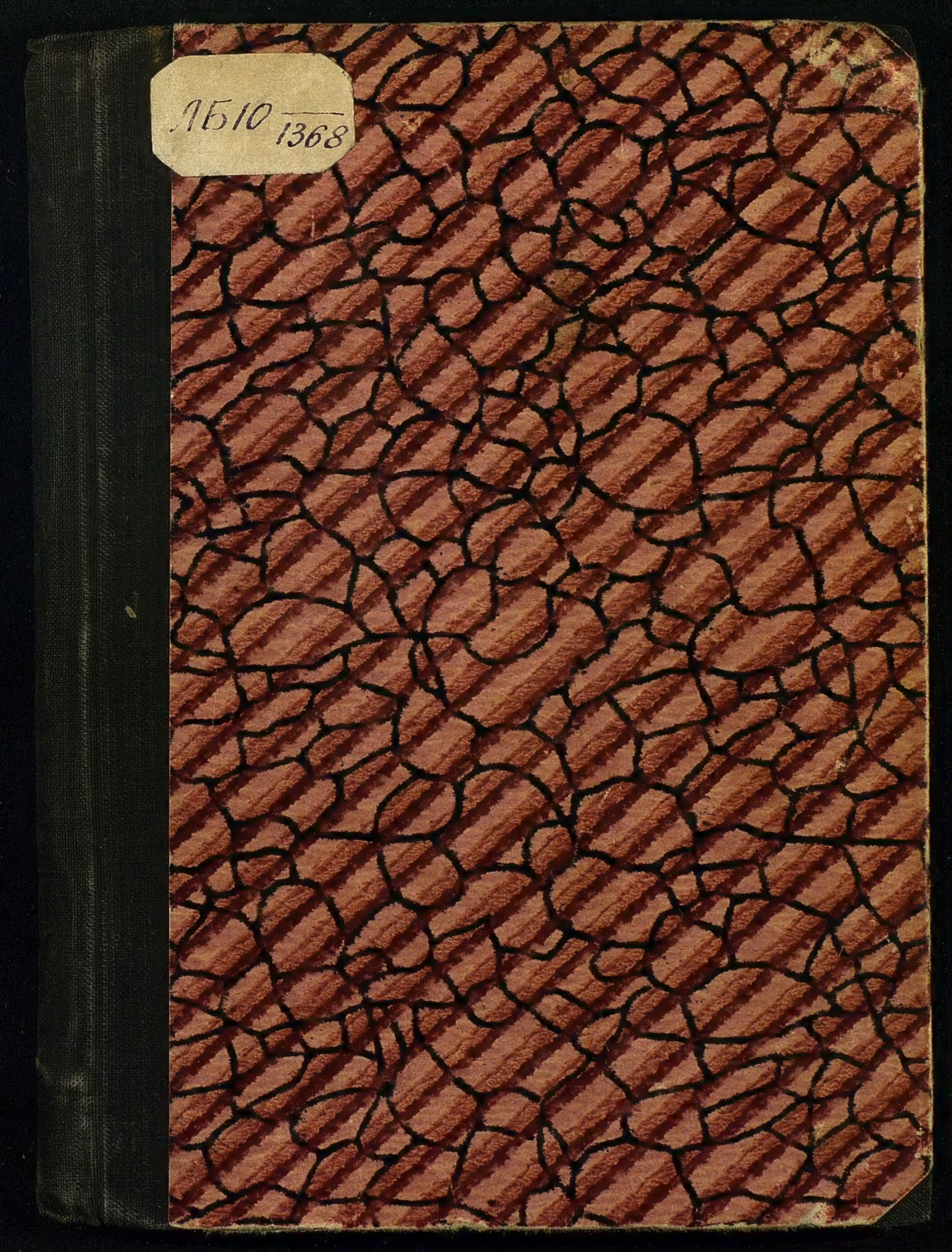

ЛБ10
1368

ОТКРЫТИЯ ~ ПУТЕШЕСТВИЯ ~ ПРИКЛЮЧЕНИ

ИОГАНН ШПИС

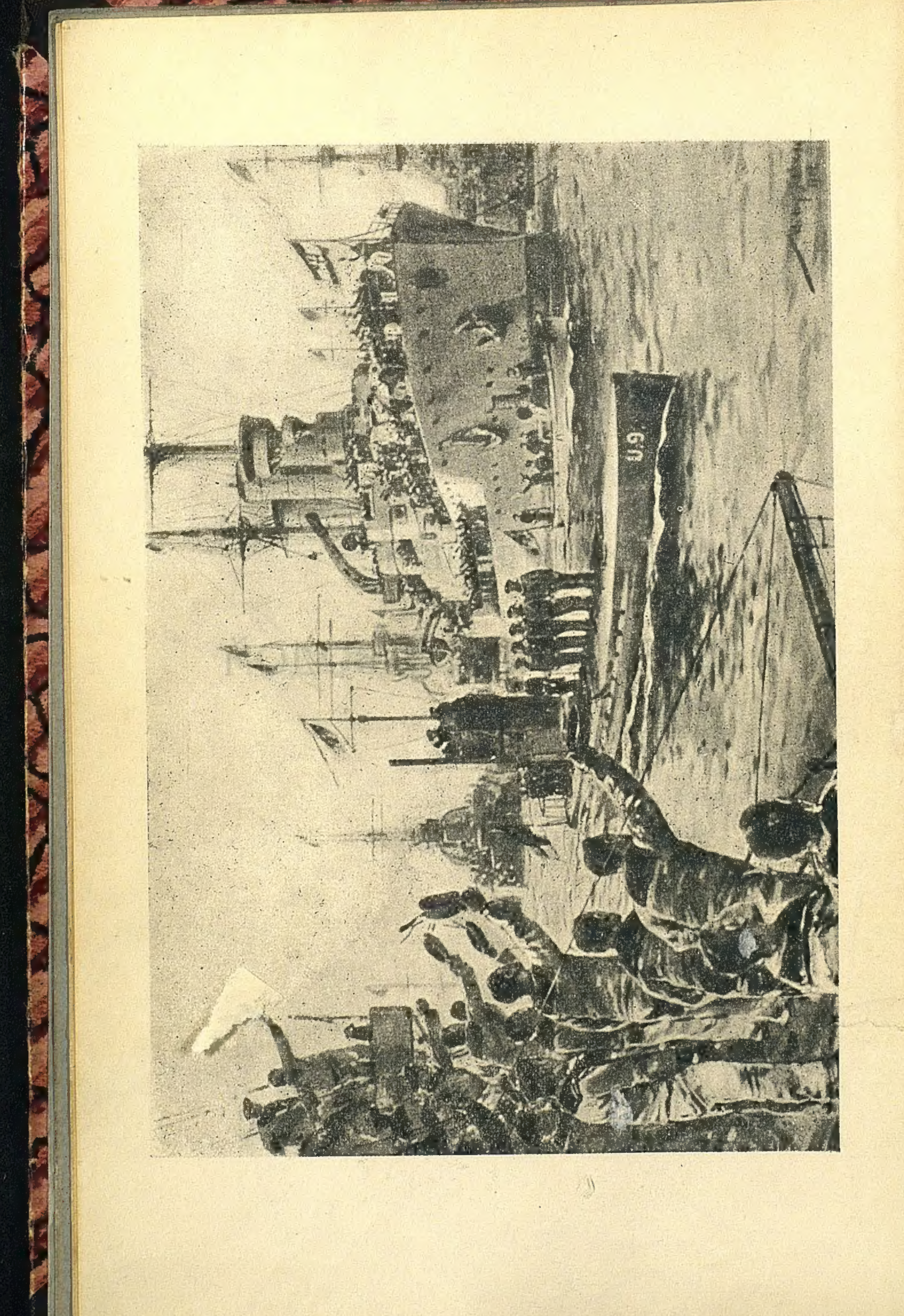
ШЕСТЬ ЛЕТ ПОД ВОДОЙ



БРОКГАУЗ — ЕФРО

ИОГАНН ШПИС

ШЕСТЬ ЛЕТ ПОД ВОДОЙ



ИОГАНН ШПИС

ШЕСТЬ ЛЕТ ПОД ВОДОЙ

Перевод с немецкого Е. Р. ТРАЯНСКОЙ

ИЗДАТЕЛЬСТВО
БРОКГАУЗ-ЕФРОН
ЛЕНИНГРАД

J. Spiess
SECHS JAHRE
U-BOOTFAHRTEN

Обложка работы
С. М. ПОЖАРСКОГО

1929

Ленинградский Областлит № 2599. Тираж 5.000 экз.

Тип. „ПЕЧАТНЯ“. Прачешный, 6. Тел. 1-25-06.

Вахтенным начальником на подводной лодке „U 9“.

1912—1914 г.г.

Когда я оглядываюсь на годы, проведенные мною под водой, то они мне представляются сейчас, как чудесный роман, полный приключений, сопряженных с величайшими техническими трудностями. Он длился без перерыва целых шесть лет, один месяц и 20 дней. Во время войны и до нее подводное плавание было окутано мраком таинственности, теперь же, когда наши немецкие подводные лодки находятся в руках врагов, а война — далеко позади нас, я могу себе позволить приподнять перед читателем эту завесу таинственности, тем более, что я—единственный из командиров подводного флота, которому суждено было провести всю войну на передовых позициях, а в ноябре 1918 года—доставить и сдать англичанам наши уцелевшие лодки. Большинство наших лучших товарищей погибло в боях, оставшиеся же в живых или попали в плен, или стали инвалидами.

Когда я вспоминаю свое подводное плавание, то передо мною вырисовывается постепенное развитие

боеспособности наших подлодок. Эти маленькие военные единицы могли бы иметь решающее значение в борьбе между Германией и Англией при существовавших тогда географических и военных условиях. Оставалось сделать несколько последних шагов в усовершенствовании судовой техники, и господство англичан на море было бы навсегда уничтожено. Но наступил общий надлом...

В 1912 году я был вторым минным офицером на линейном корабле „Померания" и надеялся к осени получить назначение вахтенного начальника на миноносец. Попасть на миноносец было тогда мечтой и целью каждого молодого офицера. Поэтому я почувствовал некоторое разочарование, когда 1 октября 1912 года меня назначили вахтенным начальником на „U 9".

В до-военное время, а также в первый период войны подводные лодки не были в большом почете, так как с технической стороны они были недостаточно оборудованы и не имели за собой военного опыта. Кроме того, за ними насчитывалось большое количество несчастных случаев. Ко всему этому необходимо было еще прибавить исключительную трудность управления лодкой, спертый воздух, постоянную вонь от керосина, несовершенство приборов погружения и невысокие мореходные качества этих плоских утлых суденышек.

По техническому своему состоянию подводный флот стоял тогда приблизительно на одинаковом уровне с воздушным флотом. Поэтому к тому и другому отношение было скептическое. Все же с самого начала войны к подводным лодкам стали

предъявлять требования более высокие, чем к авиации. При выполнении боевых заданий командиры подлодок были совершенно самостоятельны и должны были проявлять максимум инициативы и присутствия духа. Поэтому в среду подводников принимались лишь лица, вполне подходящие по знаниям и подготовке.

Свой рассказ я начну с самых первых дней моего пребывания на „U 9"; эти дни оставили во мне особенно сильное впечатление. Кроме того, последовательным изложением всех своих переживаний я смогу дать читателю хотя бы приблизительную картину службы и жизни тогдашнего подводника.

Когда 1 октября 1912 года я явился на „U 9", лодка находилась в ремонте на верфи и разобраться в ее деталях было очень трудно. Мой предшественник, которого я должен был сменить, посвятил меня во все многосложные обязанности вахтенного начальника подлодки. Последний, кроме обязанностей, обычных для каждого морского офицера, — как, например, несение вахтенной службы, выполнение сигнальной и штурманской работы, заведывание командой, кают-компанией, письменной частью и т. п.,—должен был нести ответственный надзор за торпедным вооружением со всеми относящимися к нему цистернами и огромным количеством всевозможных клапанов. Кроме того, вахтенный начальник лодки должен иметь знакомство со всеми ее частями и механизмом, а также уметь самостоятельно погружаться и производить другие маневры, выполняемые обыкновенно командирами, при чем владеть этими маневрами он обязан настолько, чтобы быть

в состоянии заменить командира в случае необходимости. Все это нужно было постичь в первые же месяцы пребывания на лодке.

Постараюсь теперь дать краткий обзор внутреннего устройства „U 9“. В носовой части было помещение для торпедного аппарата и двух запасных торпед. Рядом с ним находилось офицерское помещение, в нем была только одна койка для штурмана и механика, и отличалось оно особенной сыростью и низкой температурой. Вблизи находилась каюта командира, в которой стояли койка и платяной шкаф; письменный стол отсутствовал. Всякий раз, когда в носовой части происходила зарядка торпеды и предполагалась стрельба из торпедного аппарата, из жилых помещений приходилось выносить всю мебель; койки и шкафы выдвигались в кают-компанию, что при ее крошечных размерах было очень не легко. Вообще, надо было обладать исключительной ловкостью, уменьем и привычкой, чтобы жить и работать в такой тесноте. Например, койка вахтенного начальника была настолько узка, что лежать в ней на спине не было возможности, зато на боку тело спящего умещалось в ней так плотно, что никакая качка не могла сдвинуть его с места. Но и во время сна надо было быть на чеку, так как на прилегающей к ней стене находился ящик с электрическими предохранителями, крышка этого ящика часто открывалась во время качки, и неосторожное движение ногой могло вызвать удар от электрического тока. Внизу под жилыми каютами помещалась батарея аккумуляторов, от которых питался током электромотор, приводя-

щий в. движение лодку под водой. По левому борту в кают-компании находилась койка главного инженер-механика; помещение было проходное. По обеим сторонам его стояли узкие деревянные полубуфеты, а между ними складной стол и две табуретки.

Не трудно себе представить, каким искусством эквилибристики должны были обладать обитатели этой кают-компании: их завтраки и обеды постоянно прерывались необходимостью складывать обеденный стол для пропуска проходящих с кормы лодки в носовую ее часть и обратно.

От кормовой части лодки офицерское помещение было отделено водонепроницаемой переборкой, за которой находился кубрик для команды, часть его была занята под электрическую кухню. Оборудование последней было очень примитивно, электрические кастрюли и особенно сковорода постоянно выбывали из строя, вследствие неосторожного обращения повара, и обед зачастую готовился прямо на палубе; для этого у нас имелась керосинка наподобие той, что употребляют на шведских рыболовных судах, она отличалась способностью гореть при каком угодно ветре. Только половина нашей команды имела постоянные койки, остальная же часть, когда была свободна от вахты, спала во время плавания в подвесных койках, а в гавани — на корабле-базе. Жилые помещения не были обшиты деревом или пробкой и так как температура в них была выше температуры моря, а воздух во время плавания под водой был пропитан влагой, то, за отсутствием у нас приборов регенерации, вся сырость осаждалась на железные бимсы потолка и

капала оттуда прямо в лицо спящему; только дождевик и прорезиненные морские карты могли предохранить его от этой неприятности.

Находившиеся под жилыми помещениями аккумуляторы были свинцовые, а потому, как все аккумуляторы этого типа, электролитом они имели серную кислоту. При химической реакции в аккумуляторах, происходящей при их зарядке и некоторое время после ее окончания, выделяется гремучий газ. Последний удаляется из аккумуляторов и из их помещений специальными вентиляторами. Газ этот легко взрывается, для чего достаточно небольшой электрической искры. Такие взрывы неоднократно случались на немецких подводных лодках. Когда же в аккумуляторы попадала морская вода, то образовывался и выделялся хлористый водород. Из-за этих газов воздух в жилых помещениях был очень тяжелый и зачастую команда вставала по утрам с головной болью и пересохшей слизистой оболочкой.

Центральный пост находился позади машинного отделения; от соседних помещений он был отделен двумя непроницаемыми переборками: в нем помещались компас и штурвалы от приводов горизонтальных рулей (рулей глубины), с помощью которых лодка погружалась под воду и держалась там по возможности на определенной глубине. Кроме того, там же находились электропомпы баластных систерн, а также воздухонагнетательные насосы, работающие от своих специальных электромоторов. В одном из углов центрального поста была устроена уборная, защищенная от окружающих занавеской. Взглянув

на это „удобство“, я понял, почему мой предшественник советовал мне перед длинными рейсами принимать опиум. В машинном отделении стояли четыре керосиновых двигателя, приводящие в действие оба гребных вала. Воздух, необходимый для работы мотора, нагнетался через вентилятор, устроенный в рубке, отработанные же газы выходили через длинную трубу прямо за борт. Позади керосиновых моторов стояли два главных электромотора, приводящие лодку в движение под водой. В самой дальней части лодки, на корме, помещались два торпедных аппарата без запасных торпед.

Теперь перейдем к башне или рубке, которая являлась боевым постом для командира и вахтенного начальника. Здесь находились два перископа, место для рулевого и станция погружения, т.-е. по стенам размещалось 24 трубки для выхода воздуха и впуска воды в систерны погружения, снабженные водомерными стеклами. Тут же находились бинокли и предохранительные краны (воздушные клапаны)— (о их назначении будет говориться дальше),—стояли контрольные аппараты для погружения, большой указатель глубины (глубомер), переговорные трубы и электрические указатели к торпедным аппаратам.

В рубке помещался опускной мостик, который выдвигался во время нахождения лодки на поверхности, если не предвиделось ее погружения. На железном стержне, прикрепленном к ввинченным стойкам, натягивалась в половину человеческого роста резиновая полка. В неприятельских зонах, где требовалось быстрое погружение, полки не ставилось и рубка была открыта ветру и волнам.

Вахтенный офицер сидел тогда на комингсе люка, с одной стороны, а против него—унтер-офицер. Оба, свешивая ноги в люк, несли вахту на сильнейшем сквозняке, так как снизу из машинного помещения шел горячий керосиновый чад и втягивал в люк струю холодного воздуха. Я думаю, что только мои кожаные брюки спасли меня от ревматизма. Третьим вахтенным был матрос, который стоял на узкой трехугольной площадке позади рубки, где во время сильной зыби его приходилось привязывать.

Вот в основных чертах устройство тогдашней крупной лодки типа „U 5„ до „U 18": все они почти ничем не отличались друг от друга. Исключая двух, все эти лодки покоятся сейчас на морском дне.

Командир „U 9", капитан-лейтенант Отто Веддинген, был лучшим подводником нашего флота, и меня все поздравляли, когда я получил назначение к нему. За мою службу под его начальством я научился очень многому, тем более, что он всегда предоставлял своему вахтенному начальнику полную самостоятельность, и я чувствовал себя не только подчиненным, но и полноправным товарищем.

Перейдем теперь к нашим первым плаваниям. Я постараюсь кратко, даже обрывочно, передать все главнейшие события первого года моей службы на „U 9", чтобы дать читателю представление о тогдашнем состоянии и боеспособности подлодок.

В начале октября 1912 года мы производили тактические упражнения и маневрирование в Балтийском море.

Маневр „погружение на дно" считался у нас событием, так как техника погружения была тогда

еще в зачаточном состоянии и весь этот маневр отнимал у нас больше пяти минут.

Интересно и жутко наблюдать в первый раз из маленьких, с толстыми стеклами иллюминаторов рубки, как верхняя палуба все больше и больше заливается волнами, пока, наконец, лодка не исчезает под водой. Задраены ли все отверстия? И не просачивается ли где-либо вода?

В ясную погоду, когда светит солнце, видно, как от корпуса судна со всех сторон отрываются маленькие серебристые пузырьки воздуха и, как в аквариуме, катятся из глубины на поверхность. Интересно наблюдать снизу, на глубине до 20 метров, эту светящуюся, как будто стеклянную гладь над собой, в то время, как даже нос лодки остается невидимым. Когда мы опускались на дно, то зачастую к иллюминаторам нашей рубки приплывало множество рыб, привлеченных электрическим светом. Опуститься на дно плавно, без толчков, считалось большим искусством командира. Лодка медленно идет под электромоторами на глубину, пока она не коснется дна, тогда мотор немедленно стопорится, а в носовую диферентную систерну принимается вода, чтобы лодка получила тонны 2—3 отрицательной пловучести, при чем, так как вода принималась в нос, то лодка лежит на дне носовой частью, корма же ее остается на плаву.

В таком положении она может находиться долго, если нет сильной зыби или течения. Корма остается на плаву для того, чтобы лодку не засосало, что бывает обыкновенно в случае илистого грунта, когда лодка лежит на дне всем корпусом.

Мы не долго пробыли в Балтийском море и в Кильском канале, так как получили приказ итти в Вильгельмсгафен на верфь для установки электрического управления горизонтальными рулями и радиотелеграфа. Особенно для погружения необходимо было первое, так как перекладка рулей вручную требовала от нас большой затраты физических сил, особенно во время волнения, когда каждые 10 минут приходилось менять рулевого. Держаться же под водой на определенной, назначенной глубине, если море неспокойно, было почти невозможно. Поэтому командир старался не уходить глубже 10—12 метров, чтобы время от времени, посредством перископа, наблюдать горизонт.

Если волнение превышало 6 баллов, то атака на неприятеля в подводном положении считалась невозможной. В этом случае лодка шла на неприятеля, имея водяного баласту настолько, чтобы рубка находилась над водой, и командир вел атаку при дневном свете из рубки в иллюминаторы ее колпака.

Однако, несмотря на все это, во флоте существовало определенное мнение, что подлодка могла вести надводную атаку невидимая для неприятеля и вполне защищенная от него морской зыбью...

Наше плавание на „U 9“ в Кильском канале 14 октября 1912 года ознаменовалось первой ночевкой на судне, чего до сих пор нам удавалось избегать, так как, помимо всяких неудобств, ночи, проведенные в сырых помещениях лодки, были очень вредны для здоровья.

Когда мы вышли из Кугсгафена, в машине произошел взрыв масленки. Я в это время стоял

на мостике и сначала не понял, откуда раздался треск; выбежавшие ко мне инженер-механик и его помощник, с обгоревшими волосами, объяснили, в чем дело. К счастью, загоревшийся керосин удалось легко затушить и инцидент обошелся без последствий.

Кроме того, на этом переходе, близ плавучего маяка Эльба II-я, упал за борт наш вахтенный. На его счастье, он был замечен в воде поваром, находящимся в этот момент на корме. Утопавшего удалось спасти, но это отняло у нас много времени, так как наши керосиновые моторы не имели заднего хода. Больше приключений за этот переход не было, если не считать морскую болезнь, которой переболела вся команда, и я в том числе.

Наш ремонт в Вильгельмсгафене длился до 17 февраля 1913 года. Значительным для нас событием за это время были пробные маневры подводных лодок в Северном море. Несмотря на декабрьские холода, 6 лодок провели целую неделю у позиционных буев в Гельголандской бухте. Когда они вернулись в Вильгельмсгафен, то мы встретили их команды с особенным почетом, как героев, выдержавших такое трудное испытание.

7 января 1913 года была образована первая полуфлотилия подводных лодок типа „U" („U 5" до „U 11"), под командованием капитан-лейтенанта Мюлау, при чем самые большие требования были предъявлены „U 9" и „U 11", а брейд-вымпел флагмана был поднят на старой подлодке „U 5".

17 февраля закончился ремонт „U 9", после чего нам было приказано выйти на пробные маневры к

Гельголанду, тогда еще совершенно не оборудованному под базу для подводных лодок.

В апреле 1913 года мы впервые делали тактические маневрирования, придерживаясь построения учебной эскадры.

Вблизи нашей базы в Заснице ходили в Швецию пароходы-паромы, с которых сухопутные крысы могли наблюдать за нами: их внимание привлекал наш мотор, производивший своей трескотней жуткое впечатление на обывателя. От шпионажа мы спасались, во-первых, бдительностью сторожевого поста, во-вторых, запрещением принимать на борт посетителей и фотографировать нашу лодку.

Мимоходом побывали мы в Свинемюнде и Травемюнде. Наши морские упражнения заключались, главным образом, в погружении, сигнализации и эскадренном плавании. Ночевали мы обыкновенно на берегу в гостинице.

В середине мая 1913 года мы снова пришли в Гельголанд, который к тому времени настолько отстроился, что в нем появился корабль-база, старый блокшив „София“.

На этот раз главным нашим учебным заданием было плавание под водою по счислению, т.-е. с прокладкой курсов по карте.

Мы шли строем пеленга во главе с „U 5“ и, по флагманскому сигналу, лодки одна за другой останавливались у своего буя и выжидали там фиктивного неприятеля. Расстояния между отдельными лодками были приблизительно одинаковые и назывались нейтральными зонами, установлены они были

для предохранения лодок от столкновения под водой между собою, что несколько раз имело место во время войны между нашими и неприятельскими лодками.

„U 9“ особенно отличилась в тогдашних учебных маневрах. Например, 21 мая 1913 года нам удалось выпустить 4 торпеды (две с носа и две с кормы) и одним залпом выбить из строя три линейных корабля—„Фридриха Великого“, „Остфризланд“ и „Тюринген“, но эта учебная атака, обратившая на себя внимание высшего начальства, чуть было не обошлась нам очень дорого. Дело в том, что перед самым началом атаки наша эскадра изменила курс, — о чем мы не знали,—и ближайшая к нам лодка, находившаяся на поверхности, чуть не протаранила нас.

Ознакомление со сложной конструкцией торпед требовало от нас много труда и терпения; особенно замысловатыми казались нам вначале торпеды, выходящие из аппарата не по прямой линии, а под углом на некоторое число градусов в сторону, что устанавливается особым указателем на самой торпеде.

Окончив майские маневры, мы прошли через Скаген и Большой Бельт. Наша флотилия шла строем пеленга с головным крейсером „Гамбург“.

Когда 30 мая 1913 года мы прибыли в Киль, то многих лодок не доставало, они отстали по пути вследствие аварий. Зато мы считали себя уже вполне готовыми моряками.

Походы группами представляли тогда большие трудности, так как наши моторы мало поддавались



регулированию, и чтобы держаться на одинаковой дистанции от головного судна, приходилось прибегать к рулевому тормозу, для чего горизонтальные рули глубины ставились под углом на всплытие или на погружение.

Последние месяцы 1913 года были заняты учебными маневрами в Каттегате и близ Гельголанда. Когда мы в сентябре вернулись в Киль, у каждого из нас было сознание, что истекший учебный год дал нам очень много. За этот год немецкие подлодки впервые вышли в открытое море и могли считаться уже испытанными морскими единицами.

Осенью мне предстояло попасть на другой корабль, но мой командир пожелал оставить меня у себя, чтобы не обучать нового вахтенного начальника.

В декабре 1913 года мы попали в шторм. Тогда еще сомневались, могут ли подлодки выдерживать шторма, но это первое испытание дало удовлетворительные результаты. Трудно только было нести вахту на ничем не защищенном от непогоды мостике, — все вахтенные, несмотря на прорезиненную одежду, промокали до костей.

Маневр погружения на дно был тогда также под большим сомнением, поэтому вначале не разрешалось опускаться глубже 15-ти метров.

Потребление алкоголя на лодке не одобрялось, а перед погружением строго запрещалось.

„U 9“ была на хорошем счету; кроме того, Веддинген был специалистом минного дела и ему поручили собирать, на основании военной практики, все данные по этому вопросу и делать во флоте

доклады. Поэтому наша подлодка чаще всех посылалась в практическое плавание и на пробные маневры.

30 января 1914 года на ней совершил свое первое подводное плавание командующий флотилией, кап. Бауэр, будущий начальник флотилии.

„Кильская неделя“ 1914 г.

Весь июнь месяц был у нас предоставлен спорту и отдыху. 5-го числа часть команды уехала в Берлин, чтобы участвовать там в военном празднике, а мы, офицеры, надеялись приятно отдохнуть в Киле.

Предполагались морские гонки, в которых должно было принять участие целое множество баркасов новейшего яхтенного типа. На этот праздник напросились к нам в гости англичане, и без всякого приглашения явились целой эскадрой дредноутов и крейсеров. К морскому празднику было приурочено также открытие новых шлюзов в Кильском канале, настолько глубоких, что самые большие суда могли свободно проходить каналом.

На политическом горизонте собирались тучи над Сербией. Наш флот занимал вопрос, почему англичане без приглашения пришли в наши главные военные гавани. Конечно, это было не спроста. Какая же была у них цель? Укрепление дружбы с нами или шпионаж? Этого вопроса никто не мог решить. Я лично мало верил в их дружественные чувства к нам.

Вскоре мое предчувствие оправдалось. Нашему морскому атташе в Голландии удалось достать копию

документа английских шпионов, разоблачавшего их намерения и заставившего нас принять все меры предосторожности при приеме этих незванных гостей.

23 июня над Килем прогремел пушечный салют английской эскадры нашему военному флоту.

Под флагом адмирала сэра Воррендер шли четыре дредноута—„Аякс“, „Центурион“, „Андаксиус“ и флагманский корабль „Король Георг V“. За ними следовали три малых крейсера „Соуамптон“, „Ноттигэм“ и „Бирмингэм“. Дредноут „Андаксиус“ погиб во время войны, наскочив на немецкую мину, а крейсер „Ноттигэм“ был потоплен подлодкой „U 52“. Конечно, наше обращение с английскими гостями было на этот раз очень холодно и официально, и хотя мы всячески избегали их, но отказаться от торжественного приема на их флагманском судне мы все же не могли.

На юте был устроен бал: оркестр состоял из английских солдат в красных, исторических, мундирах. На борту было много штабных офицеров, прибывших в Германию на морской праздник. Они принимали живейшее участие в приеме гостей. Один из них обратился ко мне с вопросом, на чем я плаваю, и когда я назвал ему „U 9“, он явно заинтересовался мной, тотчас же пригласил меня в кают-компанию на рюмку виски и стал очень осторожно расспрашивать меня о состоянии нашего подводного флота. Он, конечно, не подозревал, что копия столь важного документа о задачах их шпионажа была в наших руках и что я твердо помнил о ней.

Сильное впечатление на англичан произвел наш цеппелин, вылетевший из Гамбурга и внезапно по-

явившийся над их головами. Этот незначительный случай настолько смутил их воображение, что во время войны они явно избегали столкновения с нашими цеппелинами.

28 июня празднество было внезапно прервано известием об убийстве австрийского наследника. Предчувствие неминуемой войны охватило всех нас, когда мы увидели на рейде наш сторожевой миноносец „Слейпнер“ с приспущенным флагом, ведущий на буксире наши баркасы „Метеор“ и „Германию“, что указывало на внезапную отмену гонок. На всех военных судах приспустили флаги, австро-венгерские же флаги, в знак придворного траура, были подняты на половину фокмачты.

Вильгельм II на следующий же день выехал обратно в Потсдам, а англичане, повидимому ожидавшие от нас более радушного приема, 30 июня покинули Германию, не упустив при этом случая осмотреть и проверить готовность шлюзов в Кильском канале. Их три крейсера шли, все время измеряя лотом глубины и попутно фотографируя берега, так как одним из главных заданий их шпионажа было выяснить, может ли германская эскадра пройти каналом.

Итак, последняя Кильская неделя неожиданно для всех стала предвестницей великих событий.

Надвигающаяся опасность войны и первое выступление германских подлодок к Оркнейским островам.

В дипломатических кругах запахло войной; повелась политика окружения Германии; казалось, что все сговорились против нас. Наше международное положение обострялось с каждым днем; только правительственные учреждения, казалось, не замечали этого. Во всяком случае, никаких явных приготовлений к войне не предпринималось.

Не получая распоряжений от высшего начальства, мы продолжали свою обычную работу в узких рамках данной нам возможности: совершали учебные плавания близ Киля и держали свою лодку в полной готовности для выхода в море. Новым нашим упражнением стала перезарядка торпед во время похода и не только над водой, но и на глубине.

16 июля 1914 года командующий флотилией присутствовал на этом трудном маневре, избрав для этого „U 9“, как лодку под управлением минера-специалиста. Две торпеды были пущены с носа, во время подводной атаки на глубине перископа, по нашему флагманскому судну „Гамбург“. Затем мы

вновь зарядили торпедные аппараты на той же глубине и дали второй залп двумя торпедами, которые попали в цель, но удержаться под водой нам не удалось, так как между моментом выпуска торпед из аппарата и заполнением последних водой из-за борта проходит некоторый промежуток времени, хотя и очень небольшой, но все же достаточный для того, чтобы, если не принять особых мер, лодка получила значительный дифферент на корму, что на ходу влечет за собой ее всплывание. Половина нашей рубки очутилась над поверхностью. В таком положении нас немедленно обстрелял бы противник. Этот случай показал нам наглядно, что на глубине перископа техника погружения, несмотря на спокойное море, отставала от техники торпедного дела, поэтому было решено впредь, при подводной атаке, погружаться на глубину 15-ти метров. Надо заметить, что наша лодка была единственной, которой посчастливилось еще в мирной обстановке попрактиковаться над этим сложным подводным маневром; через два месяца он пригодился нам при потоплении трех английских бронированных крейсеров.

В то время, как мы прилежно продолжали свои упражнения, история быстро шагала вперед. 20 июля Пуанкаре перебросился со своей эскадрой в Финский залив, к Кронштадту. В газетах заговорили о морской конвенции Антанты и о предполагаемом, в случае войны, дессанте русских в Померании.

Каждый из нас чувствовал надвигающуюся опасность, и когда однажды утром в гавани неожиданно раздалась стрельба, я решил, что это русские миноносцы обстреливают Киль, подобно тому, как

японцы в 1905 году обстреляли русский флот в Порт-Артуре еще до объявления войны. Но оказалось, что это был салют по случаю возвращения Вильгельма II из Норвегии.

28 июля мы впервые надели боевые ударники на торпеды и сняли со всех торпед учебные предохранители. Игра кончилась. Начиналось дело.

Надвигалось роковое 30 июля 1914 года. В широких кругах чувствовалось сильное волнение, но во флоте были еще идеалисты, которые продолжали не верить в возможность войны.

Я был со своим товарищем, вахтенным начальником с „U 18", на берегу около Лабэ [1]), когда вдруг с восточной части рейда показался корабль, идущий полным ходом в гавань. Я тотчас же узнал в нем наше сторожевое судно, охранявшее в Фемарнском проливе наши передовые посты от всяких неожиданностей со стороны русских. Его внезапное возвращение не предвещало ничего доброго. Прибежав на пристань, мы немедленно сели на пароход, отправляющийся в Киль. По дороге на пристань нам попадались отряды матросов-артиллеристов, прибывших из Фридрихспорта для занятия позиций по восточному берегу Киля. Итак, началось.

Спешно стали возводить укрепления. На рейде появились пароходы, буксирующие из портовых складов бревна. В гавани все суда стали готовить машины, поднимать пары, трубы задымили. Море и берег были залиты солнцем, стоял жаркий летний день.

---

[1]) У устья Кильской гавани.

Проходя под Блюхерским мостом, мы видели, как подлодки 3-й флотилии проверяли и готовили торпедные аппараты. На борту нам сообщили, что вышел приказ привести суда в боевую готовность и ночью пройти Кильским каналом к о-ву Гельголанд.

Повсюду кипела лихорадочная работа. Всем была ясна необходимость войти в Гельголандскую бухту до прихода англичан, которые уже давно хвастались, что в одно прекрасное для них утро Германия прочтет в своих газетах о потере всего своего флота. Так же было известно из печати намерение лорда Фишер, в случае войны, без пощады „топить, жечь, разрушать". Зная все это, мы особенно спешили с приготовлениями; но прежде, чем сняться, нам необходимо было принять на борт керосин, провиант, торпеды и пресную воду, сдать секретные документы, получить приказы и, наконец, ликвидировать частные дела на берегу. Торпедные аппараты мы решили приготовить на ходу в канале. Под вечер на борт парохода „Акерон" пришел наш морской инспектор и сказал несколько прощальных слов собравшимся офицерам подводного флота. Немногие из нас дожили до конца войны.

В 3 часа ночи с отходящих лодок раздались прощальные свистки, и мы длинной вереницей потянулись к шлюзам Гольтенау; молчаливо и таинственно, как подобает подлодкам, вступили мы в мировую войну. Наш переход на позиции не походил на торжественное выступление в бой сухопутных войск, сопровождаемых музыкой и ободряющими криками воодушевленной толпы.

31 июля в полдень мы прошли Брунсбюттель. Идя строем пеленга вниз по Эльбе, мы завидели издали наш бронированный крейсер, но не распознав его и думая, что это неприятель, чуть было не погрузились все на дно. Тогда на всех подлодках господствовало напряженное нервное настроение, ждали всяких неожиданностей.

К концу дня мы прибыли на передовые позиции близ о-ва Гельголанд и вечером вошли в его гавань.

1 августа в 4 часа дня мы получили через командующего нашей флотилии приказ о всеобщей мобилизации.

Вопрос о нейтралитете Англии висел еще в воздухе. С Россией и Францией мы надеялись на море справиться.

С объявлением войны каждую ночь часть наших подлодок, в сопровождении крейсера „Гамбург“ или флагманской подлодки, выходила в море к сторожевым буям выслеживать неприятеля.

Немецкое море опустело, все наши торговые суда, успевшие вернуться на родину до объявления войны, стояли в гаванях на якорях. Только изредка виднелись длинные вереницы нейтральных пароходов; среди них были английские, которые Германия имела неосторожность выпустить, вместо того, чтобы временно, до выяснения политического положения Англии, задержать их у себя, как заложников, взамен немецких судов, оставшихся в иностранных гаванях.

На рейде Гельголанда постоянно появлялись английские рыбачьи тралеры, но мы ничего не могли

предпринять против их явного шпионажа, так как Англия тогда еще держала нейтралитет.

2 августа, вечером, когда мы подходили к нашей передовой позиции, мимо нас прошел полным ходом четырехтрубный, окрашенный в серый цвет, быстроходный, вспомогательный крейсер; он держал курс на север. Заходящее солнце медленно скрылось за горизонтом, бросая на море кроваво-красный отблеск. Я с командиром следил из рубки за розовым силуэтом удалявшегося крейсера. Веддинген тихо произнес: „Смотрите, Шпис, весь мир окрасился кровью. Англия объявляет нам войну". И действительно, прежде чем мы ошвартовались, я получил и расшифровал радио: „С сегодняшнего дня считаться с военными действиями Англии". Итак, вся Европа поднялась на нас. Наш флот, при полной его неподготовленности, мог рассчитывать на существование только до первого морского сражения. И если бы не чрезмерная осторожность англичан, побоявшихся в самом начале войны дать это генеральное сражение, наш флот был бы уничтожен, и Англия избавила бы себя от многих неприятностей. Каждый лишний день имел для нас огромное значение, хотя план англичан оставался для нас полнейшей тайной.

Подводные лодки должны были первыми произвести разведку и 6 августа начать наступление на английский флот в Северном море. Мы должны были в количестве 12-ти лодок итти строевой линией, на большом расстоянии друг от друга до линии Норвегия—Оркнейские острова. Так далеко в море мы еще ни разу не выходили. Ночь перед выступлением я провел на нашем корабле-базе „София"

й, как новичек на войне, не мог спать от охватившего меня волнения. Однако меня никогда не покидало вполне определенное предчувствие, что я вернусь живым обратно.

Мы снялись 6 августа в половине пятого утра и вышли в море при тихой солнечной погоде. Со средней частью нашей группы шли два старых крейсера, „Гамбург“ и „Штеттин“, кроме того, нас сопровождали миноносцы „D 5“, „С 99“ и „С 135“ для того, чтобы подводные лодки имели постоянную исходную точку и правильную ориентировку. Но для сопровождавших нас старых судов этот поход без конвоя на позиции, где предполагалась линия блокады англичан, был большим риском. Поэтому нас нисколько не удивило, когда в 12 час. 45 мин. миноносец „D 5“, делающий не более 18 узлов и вооруженный одной 5 с/м. пушкой, дал радио: „Возвращаюсь за углем“. Час спустя после его ухода повернули обратно к Гельголанду и все остальные сопровождавшие нас суда.

Когда они скрылись из виду, мы впервые остались одни в открытом море. Спустив радиомачту, мы продолжали итти вперед, каждую минуту ожидая появления черных дымков вблизи рифа Горна, где предполагалась линия английской блокады.

Чем ближе подходили мы к этой линии, тем напряженнее становилось наше внимание; однако ни одного английского стационера не было видно. Когда стемнело, мы сменили керосиновый двигатель на электромоторы, чтобы с наступлением ночи быстрее и бесшумнее погрузиться на дно. Кроме того, когда работал керосиновый мотор, дым от него,

расстилаясь вокруг рубки, уменьшал видимость горизонта, ночью же искры из трубы и трескотня машины могли выдать неприятелю местонахождение лодки.

На следующее утро мы заметили на горизонте дым первого неприятельского парохода и скрылись под воду. Сделать это быстро нам не удалось, так как у нас не было электрического аврального колокола и все приказания передавались устно из одного помещения в другое. Перед погружением главный инженер должен был сообщить с центрального поста: „Все приборы готовы к погружению, кингстоны открыты", после этого приказывал командир: „Поставить перископ. Вентиляцию систерн открыть". Перекрыв нужные клапаны для заполнения систерн, я с карманным фонарем садился на пол рубки и следил через стекла двадцати четырех водомерных трубок, как в них вливалась вода и пузырьками выходил воздух. Когда систерны были полны и воздушные пузырьки исчезали, я тотчас же сообщал об этом командиру. Он отдавал приказание погрузиться на определенную глубину, после чего лодка начинала уходить под воду, при чем все время приходилось регулировать в систернах водяной баласт и выпускать через выходные трубы остатки воздуха. „U 9" имела 12 систерн погружения, но большинство из них было без переборок. Всякий, плававший на подлодках новейшего типа, найдет устройство нашего аппарата погружения крайне примитивным. И действительно, техническое оборудование находилось еще в самом зачаточном состоянии; подводникам приходилось всячески приспосо-

бляться ко всем недочетам тогдашней техники и стараться исправлять их путем личного опыта.

Пароход, из-за которого мы погрузились, оказался вовсе не военным, а торговым судном. В этот же день мы вторично погрузились напрасно, не распознав нейтральные торговые суда, шедшие в Эсбьерг. Мы недоумевали, где же скрывался английский флот, объявивший нам блокаду. Пройдя всю предполагаемую блокадную линию англичан, мы, к великой своей досаде, не встретили ни одного вражеского судна.

Только подводник может понять, как трудно обнаружить на море противника и как на самом деле велико маленькое Северное море.

8 августа мы встретили голландского рыбака из Флиссинга и расспросили его о местонахождении военных судов. Он заявил нам, что видел 8 больших английских пароходов. Мы полным ходом направились к тому месту, где видел их рыбак, но вскоре у нас испортился главный электромотор, и нам пришлось повернуть обратно. Радиосвязь с другими лодками и с берегом была прервана и восстановить ее мы не имели возможности за отсутствием технических средств.

На обратном пути с нами случилась большая неудача. Вследствие ветреной и пасмурной погоды, мы потеряли обсервованное место. 10 августа в 3 часа ночи наш вахтенный сообщил, что открылся трехпроблесковый маяк. Нас удивило, что мы так скоро подошли к Гельголанду, но, проверив характер огня, мы выяснили, что это был не Гельголанд, а Ханстгольм. Таким образом мы неожиданно ока-

зались на севере от Ютландского полуострова. Измерение глубины лотом подтвердило это. Дело в том, что наш жироскопический компас, вследствие сильной бортовой качки, показывал неправильно. Вообще первое время наши компасы,—в том числе и новые жироскопы Аншюца,—вечно врали и портились.

Убедившись в своей ошибке, мы резко изменили курс и 11 августа, при полном штиле, лунной ночью, вошли в Гельголандскую гавань.

Северное море повидимому было еще свободно от блокады. Остальным нашим подлодкам также не удалось обнаружить неприятеля, только две из них „U 13“ и „U 15“ совсем не вернулись из похода. „U 15“, по непроверенным сведениям, была потоплена английским крейсером „Бирмингэм“, а „U 13“ пропала без вести, не оставив никакого следа, как многие из наших товарищей. Возможно, что она наскочила на мину или затонула при погружении.

Итак, первое выступление подлодок не привело ни к каким существенным результатам, а две из 12-ти остались на дне.

U 13 пошла на мине у Гельголанда

Потопление „Абукира“, „Хога“ и „Кресси“.

Когда мы 20 сентября вышли в Северное море, поднялся сильный вест и с запада шла крупная зыбь. Секретный приказ, полученный нами за казенными печатями, гласил: „Занять позицию у плавучего маяка Вест Хиндер и нападать на неприятельские военные и транспортные суда“. Значит нам надо было воспрепятствовать переправке английской армии, направляющейся в Бельгию. Для подлодки с керосиновым двигателем это задание, связанное с продолжительным пребыванием на передовой позиции и с возможностью сопротивления сильного врага, было не из легких. На зарядку аккумуляторов оставались только ночи.

После пробного погружения близ Хогстина, мы, согласно приказания, несмотря на сильную зыбь, вышли в открытое море. Волны заливали мостик и мы все промокли до нитки.

В полдень мы заметили, что наш компас от качки стал врать. Измерение глубины лотом дало нам возможность определить свое место, оно оказалось на 50 морских миль севернее проложенного курса. Но несмотря на неправильное показание компаса, мы решили итти дальше в виду нидерландских берегов

и определяться по течению и звездам. Так как барометр поднимался, то мы могли рассчитывать на хорошую погоду и исправность компаса.

День склонялся к вечеру, солнце подходило к западной части горизонта, на юге обрисовывались берега Голландии. Мы повернули так, чтобы иметь солнце точно с правого борта, а течение под углом в 45° к корме. Благодаря этим двум ориентациям, мы держались точно на курсе, пока было светло. С наступлением же темноты мы пошли, держа на Полярную звезду. Вдали все время виднелся берег. На следующее утро течение изменилось и стало нам в корму, качка улеглась, и компас перестал врать.

21 сентября мы открыли маяк „Имуйден" и береговые огни Шевенингена, где мы предполагали заночевать, а на следующее утро итти дальше и лечь на маяк Маас. Море все еще продолжало бушевать, поэтому, когда мы погрузились на глубину в 30 метров, лодку все же трепало так сильно, что мы, боясь получить пробоину о дно, пожертвовали своим отдыхом и поднялись снова на поверхность.

После того, как ночью нам вторично пришлось погрузиться при виде каких-то иностранных судов, идущих с затушенными огнями, которые мы приняли за английские истребители, Веддинген решил остаток ночи провести под водой, чтобы дать нам возможность несколько часов спокойно поспать и отдохнуть перед трудной работой следующего дня.

При плавании под водой лодка держится на такой глубине, чтобы ее не могли задеть проходящие

над ней суда, идет она, в виду экономии топлива, малым ходом, но с таким расчетом, чтобы быть всегда готовой погрузиться глубже. Во время такого плавания все в лодке отдыхает и спит, электромоторы работают чуть слышно; не спят только вахтенные. Тишина изредка прерывается своеобразным шумом от перекладывания горизонтальных рулей, но эти привычные для команды постукивания не мешают ее отдыху, столь необходимому после нудной качки и мотания на поверхности вечно волнующегося моря.

22 сентября, в достопамятное для нас утро, мы были приятно поражены, когда всплыли на поверхность; погода разъяснилась, ветер спал и видимость стала вполне удовлетворительной, только зыбь еще не улеглась. Место нашего дозора было в 22 милях от Шевенингена. Мы поднялись на поверхность в 5 ч. 45 м. утра, перед самым восходом солнца, и пустили в ход керосиновый мотор, чтобы зарядить аккумуляторы, израсходовавшие за ночь всю свою энергию. Я был на вахте и наблюдал за горизонтом. Веддинген с двумя инженерами находился на палубе. Густой белый дым от керосинового мотора обволакивал всю рубку и застилал передо мной горизонт, кроме того, он давал возможность неприятелю издали увидеть нас. Поэтому я решил итти малым ходом и зигзагами, чтобы облегчить себе видимость. Вначале, за исключением нескольких рыбачьих шлюпок, ничего не было видно. Однако, осмотрев внимательно в бинокль весь горизонт, я заметил в направлении к плавучему маяку Маас возвышающиеся над водой длинные узкие

мачты, какие бывают на военных судах. Неужели это неприятель? Неужели это наша первая встреча лицом к лицу с врагом? Облако дыма, появившееся вблизи мачт, подтвердило мое предположение. Я приказал застопорить машину и попросить ко мне наверх Веддингена, который в это время завтракал в кают-компании. Он тотчас же поднялся в рубку и скомандовал погружение. Мы скрылись с поверхности. На глубине перископа „U 9“ очень хорошо шла под водой, несмотря на сильную зыбь. Мы взяли курс на дым, в ожидании скоро увидеть появление самих судов. Я стоял в рубке позади командира и поочереди с ним глядел в перископ. Наше напряженное ожидание перешло в радостное возбуждение, когда Веддинген воскликнул: „Это три небольших четырехтрубных крейсера“. Не наши ли они?—промелькнуло у меня в голове, но я тотчас же отбросил это предположение и попросил у командира разрешение спуститься к торпедным аппаратам в носовую часть, чтобы заготовить запасные торпеды и велеть снять предохранительные чеки. Сделав ряд распоряжений и напомнив о необходимых мерах предосторожности, я поспешил обратно в рубку. Командир радостно произнес, похлопав меня по плечу: „Шпис, это три английских крейсера Бирмингэмского класса“. „Это месть за „U 15“,— сказал я. Как раз незадолго до этого в английских газетах появилось сообщение, что „U 15“ потоплена крейсером „Бирмингэм“.

Определив противника, мы принялись за дело с небывалым нервным подъемом. Чем ближе подходили мы к крейсерам, тем реже появлялся над во-

дой наш перископ, и то только на одну секунду, чтобы след, оставляемый им на воде, не выдал нас. Всех нас волновали важные вопросы: не выскочит ли лодка при выстреле на поверхность и не получит ли она повреждений в момент взрыва торпеды? Незадолго перед этим, во время пробной стрельбы, такая торпеда была пущена с „U 21“ по миноносцу „Пафиндер“, и несмотря на то, что она разорвалась на расстоянии в 1200 метров, сотрясение в лодке от детонации было очень сильное. Это создало мнение, что при стрельбе на расстоянии в 500 метров и ближе надо ждать серьезных повреждений в носовой части лодки и в машинах погружения.

Веддинген взял на прицел крейсер, идущий в середине, и приказал приготовиться к выстрелу.

Я доложил: „Торпеды готовы. С какого аппарата предполагается стрельба?“ Получив ответ: „С носового“, я снял предохранительную покрышку с электрического указателя к торпедному аппарату и, приложив к нему руку, ждал приказания стрелять. Левой рукой я держал рычаг, которым поднимался и опускался перископ. Перед самым выстрелом Веддинген скомандовал в центральный пост: „Немедленно после выстрела погрузиться на 15 метров и оставаться там впредь до нового распоряжения. Враг близок“.

В 7 час. 20 мин. раздалось приказание: „Первый аппарат смирно!“ Напряжение команды дошло до крайних пределов. Каждый считал секунды.

— „Первая торпеда, пли! опустить перископ“.

Я одновременно включил правой рукой указатель, чем передал приказание к торпедному аппарату, а

левой рукой опустил перископ. Я с трепетом ждал выстрела, так как сильно преувеличивал тогда влияние взрыва на лодку при таком близком расстоянии, как в 500 метров.

Машинально следя за показателем глубины и боясь, чтоб лодка не выскочила на поверхность, я судорожно держался обеими руками за опущенный перископ. Я был тогда еще совсем неопытным новичком.

Вдруг до нас донесся глухой удар, сопровождаемый вполне ясным звоном. Неужели это наша торпеда попала в цель? Внизу в лодке прокричали „ура“, мы в рубке радостно вторили ему. Но видеть мы ничего не могли, так как были на глубине 15 метров и перископ был спущен.

Конечно, все это произошло молниеносно, звук от взрыва долетел до нас через 31 секунду после команды „пли“. Как только мы убедились, что все благополучно и лодка держится на определенной глубине, Веддинген приказал подняться на глубину перископа, чтобы иметь возможность видеть все, что происходит на английском крейсере. Мне только один раз удалось взглянуть на него в перископ: его корма ушла глубоко под воду, из четырех труб валил густой пар, таран же еще выглядывал из воды. Спускали спасательные шлюпки. Это был крейсер „Абукир“, стоявший под первым номером в списке английского адмиралтейства. Спустя несколько минут он лег на бок и исчез в волнах, унося с собой почти весь экипаж, в количестве 900 человек. Тем временем я спустился вниз, к носовому торпедному аппарату, чтобы вновь зарядить его. В офицерских

помещениях был полный разгром, так как все вещи из них пришлось срочно вынести на корму, чтобы освободить место для запасных торпед; кроме того, при погружении команда перебегала через эти помещения, чтобы движением груза, то-есть своим весом, удержать лодку в правильном положении. На кормовых горизонтальных рулях работал вручную старший штурман, так как электрической рулевой машинки у нас не было; время от времени главный инженер сменял штурмана, когда тот выбивался из сил. Команда, перебегавшая с места на место, для сохранения равновесия лодки, также не жалела своих сил, понимая, что вопрос идет о жизни и смерти.

Когда закрылась крышка первого торпедного аппарата, я доложил командиру, что торпеда заряжена. Веддинген в это время выслеживал второй английский крейсер. Взглянув в перископ, я увидел неприятеля, стоящего с застопоренными машинами, спешно спускающего спасательные шлюпки и сигнализирующего с мостика. На гафеле развевался английский флаг. Жерла пушек смотрели за борт и прислуга в белых форменках стояла около них. Если бы мы в этот момент всплыли на поверхность, то неминуемо погибли бы.

Я отошел от перископа и сказал командиру: „Капитан, это не маленькие крейсера, а большие бронированные суда, с крупной артиллерией, в чем я сейчас убедился“. Веддинген мне не поверил, но на всякий случай приказал снять предохранительные чеки с двух торпед. Сделав распоряжение о погружении и о принятии мер, чтобы лодка не всплыла и не затонула слишком глубоко, командир

в 7 ч. 55 м. утра приказал выпустить две торпеды под ряд, ровно через 35 минут после первого выстрела.

Убрав перископ, мы ушли на глубину 15-ти метров, при чем Веддинген отдал приказание дать задний ход одной машине. Я с удивлением взглянул на него, но он пояснил: „Иначе мы можем наскочить на тонущего неприятеля“.

В этот момент до нас дошли две звуковые волны от взрывов; значит, обе наши торпеды попали в цель, при чем расстояние до неприятеля не превышало 300 метров. Благодаря заднему ходу, лодка сделала большую циркуляцию и отдалилась от тонувшего крейсера „Хог“, при чем, проходя мимо него, мы чуть не задели перископом о его борт.

Теперь на очереди был третий крейсер. Мы зарядили последнюю носовую торпеду, но на корме у нас был еще запас их в торпедных аппаратах, так как мы ни разу из них не стреляли. Главный инженер доложил, что аккумуляторы израсходовали всю свою энергию. В этом ничего не было удивительного, так как мы всю ночь провели под водой. Однако нам надо было помнить, что для пуска в ход керосинового мотора, необходимого нам для обратного пути, требовалось до 800 ампер.

Но Веддинген не уступал и брал прицел на последний крейсер. Мы в рубке старались всячески ругать англичан, натравивших на нас всю Европу и даже Японию, чтобы немного смягчить тяжелое впечатление от той картины разрушения, которая была делом наших рук. Перед нашими глазами, среди обломков судов, плавали утопающие люди, судорожно хватающиеся за опрокинутые шлюпки.



„Спустя несколько минут „Абукир“ лег на бок и исчез в волнах“.

В 8 час. 20 мин. утра, ровно через час после первого выстрела, были выпущены по врагу обе кормовые торпеды. Прошло довольно много времени, но мы ничего не слыхали. „Мимо!“—разочарованно воскликнули мы. Но вдруг вдали грохнуло, одна торпеда попала в цель, другая же, очевидно, прошла мимо, так как крейсер, завидя приближающиеся к нему торпеды, полным ходом стал удирать. На этот раз нам пришлось стрелять на расстоянии 1000 метров.

Все были горды победой. На этот раз мы не погружались на 15 метров, а оставались на глубине перископа, наблюдая в него нашу последнюю пожертву. В первые минуты никаких изменений в положении крейсера заметно не было. Веддинген решил выпустить по нему последнюю торпеду, дабы ускорить его потопление.

В 8 час. 35 мин. торпеда была выпущена и разорвалась у носовой части крейсера „Кресси“: черная туча взвилась кверху, а на ее месте забил гигантский белый фонтан. Попадание было удачное. На наших глазах жизнь сотни людей превратилась в трагедию. Гигант медленно, всеми своими четырьмя трубами, стал ложиться на левый борт и люди, как муравьи, рассыпались по нему; сначала сгрудились на правом борту, а потом переползли на плоский киль, пока волна не смыла их. Тяжелая картина для моряка!..

Задание было выполнено блестяще. Теперь необходимо было торопиться домой: не осталось больше ни одной торпеды, и запас электрической энергии был на исходе. Мы пошли прямо на север, меж обломками погибших кораблей, и через 20 ми-

нут поднялись на поверхность. Во время этого перехода Веддинген разрешил команде посмотреть в перископ на гибнувший крейсер.

Когда мы в 8 час. 50 мин. всплыли на поверхность, врага уже не было, волны сомкнулись над ним. Вдали виднелись рыбачьи парусники, полным ходом удиравшие от жуткого места катастрофы. Погода была чудесная, зыбь улеглась, мы пустили в ход все четыре мотора, и я опять стал на вахту, вместо старшего штурмана, который очень ослабел после всех переживаний и усиленной работы, я же чувствовал себя вполне бодро, нервный подъем еще не прошел и мне не хотелось уходить вниз. К тому же надо было зорко наблюдать за горизонтом, так как англичане, по всей вероятности, после гибели первого крейсера сообщили об этом по радио и потребовали себе подкрепления; английские истребители должны были выйти к ним с Темзы. Их мы каждую минуту рисковали встретить.

Чтобы скрыть свое направление от оставшихся в живых англичан, я лег сначала на северо-запад, когда же они исчезли из виду, переменил курс и пошел на юго-восток к голландским берегам. Мы шли так, пока не показался первый английский истребитель, но, к счастью, на фоне берегов он не заметил нас и на всех парах проскочил мимо по направлению к Тершеллингу. Мы тотчас же погрузились. Когда же через несколько минут „U 9“ снова всплыла на поверхность, от истребителя, несмотря на вполне ясную погоду, были видны только нос и мостик, он шел таким быстрым ходом, что его корма и полкорпуса пропадали в пене от

буруна, зато форштевень гордо задирался кверху и был виден очень далеко. Мы были рады, что он так спешил, так как, благодаря этому, очень скоро потеряли его из виду.

Мало-по-малу нервное возбуждение сменилось значительным подъемом, хотя мы еще не вполне осознали всего значения нашей победы...

В 6 час. 30 мин. вечера я передал вахту старшему штурману и, указывая ему на приближающуюся грозовую тучу, предупредил его, что по носу видимость слабая и с той стороны надо ждать встречных английских истребителей. Затем я ушел к себе вниз, лег в койку и тщетно пытался заснуть. Вдруг до моего слуха донесся приказ командира: „Немедленно погрузиться". Все кинулись к приборам погружения, но, вследствие полной неожиданности и общего нервного возбуждения, процесс погружения прошел крайне беспорядочно, особенно после сообщения старшего штурмана, что неприятельский истребитель в двух шагах от нас.

Веддинген приказал срочно наполнять все цистерны водой, от чего „U 9" потеряла пловучесть и кормой ударилось о дно, но зато мы благополучно скрылись от неприятеля и, успокоенные, стали приводить лодку в надлежащий порядок.

Спустя некоторое время мы поднялись на глубину перископа и увидели, как истребитель медленно ходил взад и вперед совсем близко от нас. Мы искренно пожалели, что у нас не было больше торпед. Но что же нам было делать дальше? Итти долго под водой мы не могли, так как наши аккумуляторы не были заряжены, да и сами мы очень устали

после всего пережитого; поэтому командир решил заночевать на дне, и мы погрузились на этот раз очень удачно. Но на следующее утро наше положение могло стать критическим, если бы истребитель поджидал нас на поверхности.

С утренним рассветом 23 сентября наш перископ вновь проложил тоненькую борозду на зеркальной глади моря и внимательно оглядел горизонт. Ничего не было видно, стояло ясное летнее утро.

В 5 час. 35 мин. рубка и верхняя палуба вышли из воды, мы дали полный ход и, делая 12 узлов, понеслись домой.

Поставив на место радиомачту и починив антенну, мы восстановили радиосвязь с нашим дозорным крейсором „Аркона“. Связаться с „Гамбургом“, находившимся на Яде, нам не удалось. Мы послали радиотелеграмму такого содержания: „22 сентября между 6-ю и 9-ю часами утра в квадрате 117-а с поправкою 6 „U 9“ потопила шестью торпедами три английских военных судна, по всем признакам три бронированных крейсера 3-й броненосной эскадры“.

Мы предполагали, что это были три крейсера класса Кент всего 9900 тонн водоизмещения, так как в перископе они показались нам очень небольшими.

Когда мы в половине восьмого утра подходили к реке Эмс, мы заметили на горизонте дым и, конечно, подумали о неприятельском истребителе, но оказалось, что на этот раз это был не враг, а наш немецкий броненосец: он подошел к нам вплотную,

приветствовал нас громким „ура" и сообщил названия потопленных нами крейсеров. От него мы узнали, что это были бронированные крейсера „Абукир", „Хог" и „Кресси", в общей сложности в 36000 тонн. Это была самая большая жертва первых дней войны.

Вот официальное донесение о гибели крейсеров командира утонувшего „Кресси", Бертрана Никольсон:

„22 сентября в 6 час. 25 мин. утра „Абукир", во время несения дозорной службы, взорвался правым бортом о торпеду. „Хог" и „Кресси" легли в дрейф. „Хог" стал по носу „Абукира", а „Кресси" в 400 ярдах от левого борта. Как только мы заметили, что „Абукир" тонет, мы спустили с „Кресси" спасательные шлюпки и баркасы. В тот момент, когда к борту „Кресси" подходили спасательные катера, полные людей, раздался второй взрыв, и „Хог" пошел ко дну; по всей вероятности, торпеда взорвалась под пороховым погребом 23,4-сантиметровых орудий, помещавшимся в его корме, так как за первым взрывом сразу же раздался второй, такой же оглушительный. Как только „Хог" взорвался, на поверхности, в 300 ярдах от левого борта „Кресси", показался перископ подводной лодки. Мы тотчас же открыли по нему огонь и дали самый полный ход, чтобы таранить лодку. Наш канонир Догерти заявил, что он попал снарядом в перископ, после чего над водой показалась рубка лодки, которую он также обстрелял, и лодка пошла ко дну. Артиллерийский офицер отрицал это, но команда настаивала на правильности показания канонира

и приветствовала его удачу радостными криками и рукоплесканиями.

Во всяком случае, вышеуказанная лодка по „Кресси“ торпед не выпускала. Капитан Ионсон лавировал среди утопающих с „Абукира“ и „Хога“ с целью оказания им помощи. Через пять минут по правому борту „Кресси“ снова показался перископ другой лодки. Мы открыли по нему огонь и увидели на поверхности след от торпеды, выпущенной в нас, на расстоянии в 500—600 ярдах; она разорвалась у правого борта заднего мостика „Кресси“. Судно получило крен в 10° на правый борт, но продолжало держаться на воде. Это было в 7 час. 15 мин.

Пока торпеда приближалась к нам, нам удалось закрыть все люки и водонепроницаемые переборки и выбросить за борт деревянные предметы: стулья, столы и другую мебель, как спасательные средства для утопающих. Вторая торпеда, выпущенная подлодкой, прошла мимо нас на расстоянии 20 футов от кормы. Через четверть часа после взрыва первой торпеды, в „Кресси“ была пущена третья торпеда, взорвавшаяся в 5-й кочегарке. Это было в 7 час. 30 мин. Судно стало быстро ложиться на бок, пока не перевернулось килем вверх. В таком положении оно оставалось 20 минут; в 7 ч. 55 мин. оно скрылось по водой. Большинство экипажа спаслось, благодаря выброшенным нами плавающим предметам. Вторая торпеда, попавшая в „Кресси“, чуть не взорвалась на своем пути об остов тонущего „Абукира“. Возможно, что все три торпеды были выпущены по „Кресси“ с одной и той же подводной лодки. Команда вела себя блестяще“...

Мы шли прямо на Гельголанд. Встретившийся нам германский миноносец поздравил нас с победой. В два часа дня мы вошли в Гельголандскую гавань. На молу собрались все наши товарищи и военный оркестр; на кораблях развевались стеньго-



Возвращение после боя.

вые флаги. С юго-западной стороны, где собралась крепостная команда, неслось восторженное „ура“.

Пройдя шлюзы, мы ошвартовались в гавани Вильгельмской верфи, совершенно охрипшие от безконечных „ура“, которыми мы отвечали на приветственные крики товарищей. Кроме того, на

нас полился целый поток поздравительных телеграмм.

О подвигах „U 9“ заговорили все иностранные газеты. Однако наши подводники отнеслись крайне недоверчиво к первым известиям о нашей победе.

Во всяком случае, „U 9“ выполнила блестяще военное задание, имевшее огромное моральное значение для всего германского флота, а ряд проблем подводной борьбы решен были нами в пример другим.

Мы уничтожаем большой английский крейсер „Хауке“.

Когда прошел первый восторг, вызванный нашей победой, послышались недоброжелательные голоса, старавшиеся изо всех сил умалить ее значение. Первыми в этом духе заговорили минеры, уверяя всех, что обстрел кораблей с подводной лодки дело вовсе не мудреное. Зато в глубине страны и за границей нам воздавали должное; мы получали множество поздравительных писем и подарков.

Тем временем ремонт „U 9“ на верфи приближался к концу. По обеим сторонам нашей рубки появились изображения железного креста, которые впоследствии были сделаны из листового железа и привинчены к башне „U 9“. Один из них я сохранил у себя на память. Итак, мы были вполне готовы к выходу в море.

В газетах появилось сообщение о потоплении нашего большого миноносца „С 116“ английской подводной лодкой „Е 9“, которая незадолго перед этим потопила наш тендер „Хелу“, причисленный адмиралтейством, в списке наших потерь, к малым крейсерам. Опять на долю „U 9“ выпала необхо-

димость поквитаться с англичанами за нашу новую потерю.

По выходе из Вильгельмсгафена, мы прошли мимо нескольких групп линейных кораблей. С флагманского судна мы приняли сигнал от адмирала, переданный нам семафором: «За „Е 9“ следует „U 9“». Действительно, это было странное совпадение.

13 октября 1914 года „U 9“ в полном вооружении вышла из Гельголандской гавани с следующим предписанием: „Произвести разведку в районе между Оркнейскими островами и Норвегией, и с особенной тщательностью—к востоку от Пентланд-Фёрс“. Мы должны были оперировать одни.

14 октября под вечер мы находились в широте 57° 30′ нордовой и долготе 0° 25′ остовой.

Веддинген, заметив на горизонте несколько слабых дымков, принял один из них за неприятельское военное судно и велел застопорить керосиновый мотор. Получив неожиданно это приказание, я поднялся к нему на палубу и старался разглядеть на горизонте дым, но, в виду сгущавшихся сумерек, несмотря на прозрачный воздух, я ничего не заметил. Отнесясь к сообщению командира скептически, я начал его уговаривать итти дальше, и тем более, что погода благоприятствовала нам. У меня была задняя мысль уговорить Веддингена зайти к Скапа-Флоу, главной базе английского флота, от которого мы были недалеко; к тому же все карты этой гавани я захватил с собой.

Но командир решил во что бы то ни стало дождаться утра, и потому мы всю ночь проболтались с застопоренными машинами на одном месте, тихо

покачиваясь в лунном свете на улегшейся зыби. Несколько раз за ночь мимо нас проходили какие-то суда, от которых мы уклонялись, оставаясь на поверхности. В этом месте было очень большое движение,

В 5 час. 50 мин. утра 15 октября по лодке пронесся приказ командира: „Все по местам. Открыть кингстоны погружения“. Для меня это было полной неожиданностью; я крепко спал у себя в каюте. Вскочив с койки, я полуодетый бросился вверх по трапу в рубку. Пробегая через центральный пост, я услышал тревожную новость: „неприятельский военный корабль совсем близко от нас“. Когда я поднялся в рубку, то люк ее уже был задраен и со всех сторон гудели водонагнетательные насосы. Веддинген стоял передо мной и повидимому волновался; отдав все приказания, он через плечо спросил старшего штурмана, все ли в порядке.

Взглянув в боковой иллюминатор и увидя у правого борта совсем близко неприятельский корабль, я понял насколько опасно было наше положение. Болтаться мишенью перед вражескими пушками было очень неприятно. Мы вздохнули свободно только тогда, когда увидели над своими головами светло-зеленую гладь Северного моря. Или противник не заметил нас, или не успел так быстро открыть огонь.

Во всяком случае, когда он внезапно вынырнул из предрассветного тумана, то он оказался дальше от нас, чем мы предполагали, и гораздо больше.

Веддинген решил сразу же атаковать его, но в то время как мы заряжали торпедный аппарат, не-

приятель отошел от нас и резко изменил курс. Мы поняли, что он пошел зигзагами.

Это нас очень не устраивало, мы бились несколько часов под ряд, чтобы взять его на прицел, и не могли, он стал удаляться.

В 8 час. 30 мин. вдали от нас показался другой английский корабль, сигнализирующий встречным норвежским, датским и шведским торговым судам.

В этом углу Северного моря господство англичан было далеко не блестящим. Их старые двухтрубные миноносцы то медленно ползущие со скоростью 6-ти миль в час, то на всех парах—со скоростью 14 миль,—зигзагами, удирающие от неприятеля, имели довольно жалкий вид. Но нам были понятны переживания бритов. Их морские офицеры и инженеры еще слишком хорошо помнили о судьбе 3-х крейсеров и поэтому всячески избегали как остановок, так и спускания шлюпок с целью разведки.

Следовательно, нам трудно было рассчитывать на этот раз поймать их; однако Веддинген не терял терпения, и „U 9" неуклонно шла за английским судном в надежде, что оно повернет обратно.

Зеркальная поверхность моря не позволяла нам часто поднимать перископ. В 10 час. утра я спустился вниз к завтраку, негодуя на англичан за их трусость и за то, что из-за них был нарушен мой сон и приходилось дышать скверным воздухом, так как спешное погружение помешало нам провентилировать лодку. Но мои мрачные размышления были прерваны в 11 час. 15 мин. вахтенным, сообщившим о появлении на горизонте 3-х английских крейсеров. Я радостно бросился наверх в рубку.

Каждый в лодке подумал, что сейчас повторится 22-ое сентября.

Действительно, наше положение было выгодное, так как все три крейсера шли полным ходом к одному месту, где, очевидно, они предполагали присоединиться к ожидающей их группе судов.

„U 9“ шла полным ходом. Но вскоре мы заметили, что англичане стали сигнализировать друг другу и спустили катер, по всей вероятности, для передачи приказа с одного судна на другое, после чего пошли дальше зигзагами. Один же из крейсеров отстал, и мы стали приближаться к нему. Все торпедные аппараты были у нас заряжены, так как брать на прицел лавирующее судно было очень трудно и требовался на всякий случай весь запас торпед. Незадолго перед выстрелом мы очутились под килем неприятельского крейсера, который чуть не таранил нас.

Как только эта опасность миновала, мы взяли его на прицел с кормового торпедного аппарата, но он изменил направление и мы тотчас же навели на него торпеду с носа на расстоянии 400 метров.

В 11 час. 53 мин. утра мы произвели выстрел и через несколько секунд услышали взрыв вблизи крейсера.

От сотрясения лодка погрузилась настолько глубоко, что нам на этот раз не удалось видеть гибели неприятеля. Когда, спустя 8 минут, наш перископ вынырнул на поверхность, то крейсер „Хауке“ был уже под водой, только кончики его трубы и носа на мгновение еще продержались на

поверхности, и я увидел, как 10 человек спрыгнуло оттуда в воду.

Был спущен только один спасательный бот, на руле стоял во весь рост морской офицер, который тотчас же приказал вывесить на багре сигнал о бедствии.

Остальные крейсера, охваченные паникой, дали полный ход и скрылись из виду, не спустив даже ни одной шлюпки, чтобы оказать помощь погибающим товарищам. Очевидно, „U 9“ внушала им панический ужас. После тщетных попыток навести прицел еще на несколько английских судов, мы решили перейти в другое место. Отсюда все английские крейсера были выгнаны как нами, так и атаками „U 17“, которая выпустила по одному из них торпеду, к сожалению, не попавшую в цель.

Мы чувствовали сильное утомление после 6-ти часовой погони за неприятелем, но зато наша предприимчивость росла с каждой новой удачей. Последняя наша победа описана англичанами так:

Как погиб „Хауке“.

(Рассказ очевидцев).

Спасшиеся с крейсера „Хауке“, потопленного германской подводной лодкой, передают следующие подробности катастрофы:

„Часть экипажа, сменившаяся с вахты, спала в своих койках, когда их разбудил страшный взрыв и сотрясение всего судна, которое сразу же легло на бок. Выскочив на палубу к своим товарищам, они вместе с ними бросились отнайтовывать

спасательные шлюпки и плоты, но спущенные на воду шлюпки все затонули, так как от сильного сотрясения были приведены в негодность.

Опасность увеличивалась с каждой минутой. Корабль погружался с ужасающей быстротой. В отчаянии люди надрывались из последних сил, но все было напрасно, им оставалось ждать только смерти. Раздался приказ: „Каждый сам за себя!" и с этого момента каждый думал только о себе. Офицеры, все до одного, остались на борту, успокаивали команду и даже помогали ей; из них никто не спасся. Прошло 4 минуты с момента взрыва до окончательного исчезновения „Хауке" в волнах,— четыре страшных, полных кошмарных переживаний минуты. „Хауке" исчез, море покрылось сотнями утопающих, судорожно борющихся за жизнь. На многих из них были спасательные пояса, но волны заливали их, и, выбившись из сил, они погибали".

Другой очевидец этих ужасов рассказывает так:

„Когда мы бросились за борт, разыгралась страшная трагедия, немногие уцелевшие плоты были переполнены утопающими; ужасное зрелище, которого я не забуду всю жизнь. Когда я вынырнул из ледяной могилы волн, перед моими глазами расстилался серый туман. „Хауке" исчез. Мне удалось уцепиться за лодку, в которую мы потом подобрали еще несколько погибающих".

Среди спасшихся был один матрос, тонувший уже второй раз. Он служил три недели тому назад на крейсере „Хог", взорвавшемся от германской торпеды, и через несколько часов после гибели

крейсера был подобран из воды проходящим мимо пароходом и доставлен в Чатам, откуда он сразу же был назначен на „Хауке“. Таким образом, в продолжение одного месяца он пережил два кораблекрушения.

Если „Хауке“ и не имел особенной цены, как боевая единица, то, во всяком случае, гибель экипажа в несколько сот человек была очень ощутительна для англичан. Водоизмещением этот сторожевой крейсер был в 7800 тонн. Кроме того, его гибель наглядно показала, что плавание зигзагами, т.-е. переменными курсами, не спасает от подводных лодок, а потому англичане перенесли свою линию блокады еще севернее, ослабив, таким образом, наблюдение у берегов Германии.

Возможно, что это облегчило нашим военным транспортам доставку в восточные колонии Африки аммуниции и снарядов.

„U 9“ должна была продолжать свое боевое задание; зарядив аккумуляторы, мы пошли дальше на север. В 3 часа дня нам еще раз пришлось погрузиться при виде английского крейсера—одного из удравших от нас,—шедшего полным ходом нам навстречу. Когда мы снова поднялись на поверхность, стоял чудный ясный день и я с удовольствием, стоя на палубе, вдыхал полной грудью чистый морской воздух.

16 октября ночью показался маяк Пентланд-Скеррис. Застопорив машины, мы решили дождаться утреннего рассвета, чтоб ближе подойти к восточной части Скапа-Флоу и наблюдать за выходом из него. Ночью все было спокойно, мы видели только

два торговых парохода, идущих в Пентланд-Фёрс. Но в 8 час. 15 мин. утра мы должны были погрузиться, заметив неприятельский истребитель, который в этом районе ходил взад и вперед. Рассмотрев его хорошенько в перископ, мы убедились, что это был флагманский миноносец, так как на гротмачте у него имелся брейд-вымпел. Наши попытки атаковать его не увенчались успехом, так как он шел переменными курсами и держался все время вблизи рыбачьих тралеров. Кроме того, появился второй, конвоирующий его миноносец, который, в случае гибели флагманского, подобрал бы весь его экипаж и тем самым сильно умалил бы значение его потопления, да и нас заставил бы весь день оставаться под водой. Учтя все это, мы повернули на восток от берегов и в полдень всплыли на поверхность.

Был полный штиль и очень хорошая видимость, когда мы в 2 часа дня должны были погрузиться, заметив вдали приближавшиеся к нам строевой линией четыре нефтяных истребителя, типа миноносцев. Они держали курс прямо на нас.

Веддинген решил немедленно атаковать их. Он хотел сначала обстрелять два миноносца, идущих в кильватер прямым курсом, т.-е. одновременно выпустить две торпеды с носа и с кормы; после же их потопления атаковать два остальных миноносца, которые будут заняты спасанием утопающего экипажа.

Мы повели атаку двух первых с левого фланга, на расстоянии приблизительно в 1000 метров.

Полный штиль не позволял нам поднимать наш перископ, который на зеркальной глади поверхности

был бы немедленно замечен неприятелем. Наши оба торпедные аппарата, носовой и кормовой, были заряжены и я начал уже спускать перископ, когда Веддинген снова поднял его и еще раз огляделся кругом.

„Чорт их побери“,—воскликнул он,—„один из миноносцев изменил курс, и мы можем стрелять только с носа“.

Отдав еще несколько распоряжений рулевому и машинной команде, он приказал: „Первый торпедный аппарат—пли“.

Я нажал выключатель указателя к торпедному аппарату, а Веддинген продолжал следить в перископ за миноносцем, изменившим курс.

Через несколько мгновений раздалось его приказание: „Немедленно в глубину! всеми средствами! Опустить перископ. Вся команда на нос. Он таранит нас“.

Этот неожиданный приказ электрической искрой прошел через все мои члены. Я с ненавистью глядел на глубомер, который с дьявольским хладнокровием показывал нам, как медленно мы погружались; никогда я так остро не ощущал всю нашу беспомощность. Когда мы были на глубине 13 метров, раздался оглушительный шум и „U 9“ закачалась под кормой миноносца, прошедшего над самой нашей рубкой: черная тень его была видна в задний иллюминатор рубки.

Мы были на волосок от гибели. На глубине девяти или десяти метров миноносец протаранил бы нас. Он заметил нас по следу торпеды, образовавшемуся на гладкой поверхности моря, и тотчас же

полным ходом повернул к нам, с целью таранить нас.

Так как мы были на небольшой глубине, то шум от его винтов так оглушил нас, что я предположил, что это грохочут цепи от его якоря, который он, вероятно, бросил на нашу верхнюю палубу. Командир приказал проверить это, и мы успокоились только после того, как нам доложили, что с палубой все благополучно.

Мы были уже на глубине 20 метров, а английские миноносцы все еще рыскали над нами и шум от их винтов еще долго наполнял лодку гулким звоном. Выпущенная нами торпеда не попала в цель, так как миноносец, очевидно, отошел в сторону, или мы поставили ее на неправильную глубину.

Веддинген приказал итти дальше: в этом районе нам больше нечего было делать, неприятель был здесь достаточно напуган нами: кроме того, нам необходима была небольшая передышка после всех перенесенных нами волнений.

Вечером, когда стемнело, „U 9" поднялась на поверхность и легла прямо на север, где еще никогда не бывало ни одной нашей подводной лодки.

На следующее утро мы увидели характерный абрис острова „Файр". Так как проход между Оркнейскими и Шетландскими островами с юга и с севера был свободен, согласно газетным сведениям, от минных заграждений,—что подтверждалась движением торговых судов, — то мы решили обойти кругом весь остров и заглянуть в Атлантический океан, в надежде встретить по пути неприятельский дозор.

По мере того, как мы приближались к острову, увеличивалась зыбь, ничем не сдерживаемая; она свободно и величаво шла из Атлантического океана и заливала нас. Мы обошли весь остров, любуясь его своеобразной, дикой природой и живописными берегами, но итти дальше не рискнули. Атлантический океан показался нам очень неприветливым.

Веддинген проложил курс на Норвегию в расчете встретить линию неприятельского дозора, но мы ничего не открыли, кроме однообразных снежных вершин на Норвежском берегу. На обратном пути „U 9“ чуть не погибла из-за аварии во время погружения.

Рано утром 21 октября Веддинген, заметив какой-то корабль, шедший нам навстречу с потушенными огнями, отдал приказание погрузиться.

На этот раз дело с погружением пошло не так гладко, как обыкновенно. „U 9“ не погружалась, несмотря на то, что в уравнительную систерну приняли против нормы несколько лишних тонн воды и оба электромотора были пущены в ход. Наконец, нам удалось уйти на глубину 10 метров, мы вздохнули свободно, но все же не понимали, из-за чего произошла задержка в погружении.

Наконец, дело разъяснилось: из машинного отделения до нас долетела брань старшего механика по адресу машиниста, который спросонья забыл открыть кингстон одной из баластных систерн; заметив это, когда мы были уже на глубине 10-ти метров, он решил исправить свою ошибку и начал отвинчивать забытый кингстон. К счастью, это заметил механик и бросился к нему, чтобы остановить

его. Если б он опоздал и кингстон был открыт, лодка приняла бы в себя лишних 20 тонн воды, против нормы, и мы бы камнем пошли ко дну. Глубина моря в этом месте была 2000 метров, и мы были бы неминуемо раздавлены напором воды, прежде чем успели бы принять против этого предохранительные меры.

Кроме этой неудачи, на обратном пути нас застал шторм, и нам едва хватило топлива добраться до Гельголанда, куда мы пришли 23 октября, сделав за этот рейс 1723 мили.

Когда мы входили в гавань, один из наших миноносцев крикнул нам название потопленного нами крейсера—„Хауке“, но торжественной встречи и воодушевления на этот раз не было. Мы слишком долго отсутствовали и английские газеты уже давно оповестили всех о гибели „Хауке“. Впечатление успело остыть. Кроме того, большинство приняло нашу победу, как обыкновенный маневр, не представлявший собой ничего особенного, и только досадовало, что он опять пришелся на долю Веддингена.

В официальных сообщениях даже не упоминалось его имени. Впрочем, это не помешало ему получить за „Хауке“ почетный орден „Pour le mérite“.

Почти одновременно с потоплением „Хауке“ „U 17“ атаковала, но, к сожалению, безрезультатно— два других английских крейсера.

Тем не менее, этот поход „U 17“ имел большое значение для всего дальнейшего ведения подводной войны, так как она была первая из подводных лодок, потопившая неприятельское торговое судно,—

английский пароход „Глитра“; она подошла к нему у берегов Норвегии и принудила его открыть кингстоны. До сих пор потопление торговых судов подводным флотом не практиковалось.

Поэтому, по возвращении „U 17“, командующий полуфлотилией не знал, как отнестись к донесению командира „U 17“ и был этим очень подавлен. Однако он скоро успокоился, так как главнокомандующий флотом вполне одобрил выступление „U 17“.

В результате всего этого нас срочно снабдили 3,7-миллиметровой револьверной пушкой, подрывными патронами и приказами, заключающими в себе всевозможные мероприятия на случай встречи с неприятельскими торговыми судами. К сожалению, правительство не могло нас снабдить регистром Ллойда, в котором были собраны все данные о всех торговых судах. Эта книга очень облегчила бы нам распознавание иностранных пароходов, но она имелась в Германии в таком ограниченном количестве экземпляров, что достать ее было невозможно. Зато мы получили некоторые технические усовершенствования, а именно электрический авральный колокол и усовершенствованный жироскопический компас новейшего типа.

Командиром „U 9“ в Северном море в 1915 году.

12 января 1915 года, вследствие болезни Веддингена (растяжение связок на ступне), я был назначен его заместителем на „U 9“. Это назначение очень обрадовало меня и льстило моему самолюбию, так как для должности командира подлодки я был тогда еще очень молод. Меня утвердили в этой должности только 12 февраля 1915 года, после представления Вильгельму II-му, посетившему 4-го февраля наш флот и подписавшему тогда приказ об открытии военных действий в районе Великобритании и Ирландии. 18 февраля началась эта так называемая „малая“ подводная война против неприятельских торговых судов в вышеуказанном районе.

В то время сильно переоценивали боеспособность подлодок, и даже сравнивали ее с боеспособностью легких крейсеров,считая, что все недочеты подлодок вполне искупаются возможностью скрываться от неприятеля под водой. Конечно, это мнение было ошибочным, что, к сожалению, и подтвердилось через несколько месяцев огромными потерями в наших рядах. Мы, командиры, были полны жаждой деятельности, никто на войне не пользовался такой само-

стоятельностью, как мы. Веддинген после своего выздоровления получил в командование лучшую из подводных лодок „U 29“. Мы встретились с ним в последний раз в Гельголанде, где он очень тепло простился с нами, офицерами, и со всей командой. Больше нам не суждено было с ним увидеться: после целого ряда успешных атак по торговым судам, он погиб 26 марта 1915 года во время атаки линейных кораблей, попав под таран „Дредноута“.

После выполнения нескольких мелких заданий, „U 9“ была послана к восточным берегам Англии. Сначала мне не везло. Например, из-за неправильного показания компаса нам пришлось во время перехода от Шотландии к острову Сильт ориентироваться только по звездам, что было очень не легко.

2 мая 1915 года, вернувшись после третьего похода в Гельголанд, мы получили приказ итти в западную часть Северного моря. Погода настолько улучшилась, что мы могли рассчитывать благополучно подойти под водой к неприятельским берегам и начать там военные действия. Когда мы утром вышли из гавани, море было спокойно. К вечеру же зыбь настолько увеличилась, что мы с трудом подвигались вперед: поэтому я решил погрузиться приблизительно на глубину 20-ти метров. За ночь наш барограф поднялся и, когда утром мы всплыли на поверхность, зыбь улеглась, ветер прекратился, и „U 9“ пошла со скоростью 10 миль в час. Я проложил курс на северо-запад, военных судов не было видно, изредка попадались нейтральные рыбачьи пароходы, исчезав-

шие с горизонта при нашем появлении. Мы не сомневались в том, что они занимаются шпионажем, но предпринять ничего не могли, так как наш генеральный штаб и политическое военное управление не считали себя в праве запретить нейтральным торговым судам совершать рейсы в полосе германских вод, как это сделали англичане в своих районах.

После полудня совершенно прояснилось; выглянуло солнце и осветило на горизонте целый ряд рыбачьих тралеров, занятых повидимому рыбной ловлей. Нам не хотелось связываться с ними, но, с другой стороны, мы прекрасно знали, что они могли стать ловушкой для нас, т.-е. могли иметь на борту скрытое вооружение или находиться в контакте с неприятельскими подлодками. У меня были свои приметы, по которым я определял занятия рыбаков, а именно по расположению их сетей и черного отличительного шара: если сети за кормой не тянулись, а шар был все таки поднят, не было никакого сомнения, что рыбная ловля совершенно не интересовала их.

Наше вооружение было очень слабое, оно состояло из 3,7-миллиметровой пушки, стреляющей на 1500 метров, и двух армейских ружей; поэтому мы должны были соблюдать большую осторожность при приближении к неприятелю.

Под конец дня мы заметили английский рыбачий тралер. Сначала я продолжал итти проложенным курсом, поравнявшись же с ним круто повернул прямо на него. Держа наготове торпеду с носа, я стал сигнализировать ему: немедленно всей коман-

дой пересесть в шлюпку. Я был спокоен, что ни удрать, ни таранить нас тралер не мог из-за раскинутых вокруг него сетей. Это была „Иоланта" из Гуля,—первая жертва среди множества погубленных нами рыбачьих судов.

Мы внимательно следили в бинокли за „Иолантой", но ничего подозрительного не видели. Пароход безмятежно покачивался на волнах, а его команда спешно пересаживалась в шлюпку. Когда она отчалила к нам, я вздохнул свободно, так как атака судна на таком близком расстоянии мало улыбалась мне.

Английская команда была принята на борт „U 9", а наша подрывная партия отправлена на пароход для закладки патронов. Сделав это, она быстро вернулась обратно, и в 2 час. 20 мин. „Иоланта" разлетелась в щепы от взрыва котлов. Это новое для нас зрелище произвело на всех нас сильное впечатление, но мы очень скоро убедились в отрицательной стороне такого способа потопления парохода. Как только произошел взрыв, другой рыбачий тралер, стоявший недалеко от „Иоланты", срочно подобрал свои сети, дал полный ход и через несколько минут скрылся с горизонта. Я отпустил английскую команду, снабдив ее провиантом и пресной водой, так как мы были в 150 милях от берега.

Догнать удалявшийся пароход мы не могли, он делал 12 узлов. Но мне важно было отрезать ему путь к целой группе других рыбачьих тралеров, дымки которых мы заметили на горизонте, он держал курс на них. Однако наши выстрелы ему

вслед заставили его изменить свой курс и лечь на восток. Остальные тральщики, ничего не заметив, продолжали свою работу, находясь друг от друга в 5—7 милях. Когда мы подошли к ним, они приняли нас за англичан, так как мы шли без флага. В этом районе нам удалось потопить семь рыбачьих пароходов. Планомерно, один за другим, исчезали они в волнах Северного моря. Приходилось работать сразу двум подрывным командам. В то время, как одна из них открывала кингстоны потопляемого парохода, забирала его морские карты и наполняла корзины свежей рыбой,—другая отправлялась к новой жертве. Конечно, это было рискованно, так как видимость горизонта была до 25 миль и наша работа могла бы быть замечена неприятельским военным судном.

С наступлением темноты мы пошли дальше, а на рассвете опять наткнулись на целую рыбачью флотилию. Англичане держали у своих восточных берегов около 1000 рыбачьих тралеров, находящихся в ведении военного флота.

Потопив еще два парохода и исправив испорченные керосиновые моторы и рулевую машинку, на что нам понадобился целый день, мы утром 6 мая пошли к английским берегам. Я проложил курс на Уайтбэй, где, по словам рыбаков, было самое большое движение судов. Это подтверждалось захваченными нами английскими морскими картами. Несколько раз нам приходилось погружаться при виде встречных судов, которые потом оказывались все теми же рыбачьими тралерами. В 8 час. утра перед нашими глазами вырос из тумана рыбачий

пароход „Мэри Айслингтон“. Мы дали сигнальный выстрел, после чего вся его команда в панике бросилась в шлюпку; когда она отчалила, мы снова погрузились, так как туман стал рассеиваться и мы увидели английский берег гораздо ближе, чем предполагали. Вдали показались два торговых парохода, но вскоре туман сгустился и опять скрыл их. Мы отправились к опустевшему тралеру, чтобы потопить его.

Не желая привлекать англичан на шум взрыва, мы решили открыть кингстоны в его днище. Но в момент, когда команда высаживалась на его борт, один из матросов закричал не своим голосом: „Показался английский истребитель“.

Оглянувшись, я увидел, на расстоянии 3000 метров, идущего на нас полным ходом истребителя, класса „Е“, и, поняв всю безнадежность нашего положения, инстинктивно скомандовал: „Все вниз! Правая машина—полный назад, левая средний вперед“.

Все наше спасение было в том, чтобы успеть спрятаться за рыбачий пароход, так как на погружение у нас больше не оставалось времени. На наше счастье мы успели зайти за тралер и англичанин проскочил мимо нас, оставив за собой на поверхности длинную белую борозду от винта.

После его ухода я решил уйти подальше от берегов в открытое море, где я мог рассчитывать на лучшую видимость горизонта.

Взорвав еще один рыбачий тралер, мы стали удаляться от берега. На следующий день я чуть не потопил шведский пароход, выпустив по нему тор-

педу. К счастью, она не попала в цель. Эта ошибка произошла из-за того, что пароход шел без флага.

К ночи 8 мая туман стал редеть и видимость увеличилась до 3-х миль. С севера показался пароход, идущий с отличительными бортовыми огнями, но без топового.

Воспользовавшись темнотой, я повел на него надводную атаку. Вследствие полного штиля „U 9" шла под электромоторами, работающими почти бесшумно. Я выпустил торпеду, и мы проследили по ее фосфорисцирующему в лунном свете следу весь ее путь, она подошла к самой корме парохода, но не взорвалась.

Оказалось, что судно было гораздо меньше, чем мы предположили по его высокому силуэту, оно шло с баластом и имело очень небольшую осадку. Торпеда прошла на три метра ниже его киля. По его черной трубе и отсутствию на борту знака нейтрального государства мы сразу же узнали в нем англичанина. Но для того, чтобы догнать его, нам необходимо было бы перейти на керосиновый мотор, что в тихую лунную ночь было очень рискованно.

Вдруг раздался возглас вахтенного начальника: „Пароход изменил курс".

Действительно, он повернул обратно и пошел зигзагами, при чем так резко менял курсы, описывая полукруги, что почти не двигался вперед. Он, очевидно, заметил нас во время атаки по выпущенной торпеде.

Его судьба была решена. Мы повернули прямо на него, и, идя полным ходом, начали обстреливать из ружей его капитанский мостик. Англичанин за-

стопорил машину, после чего вся его команда бросилась к шлюпкам и, спустив их, скрылась в темноте.

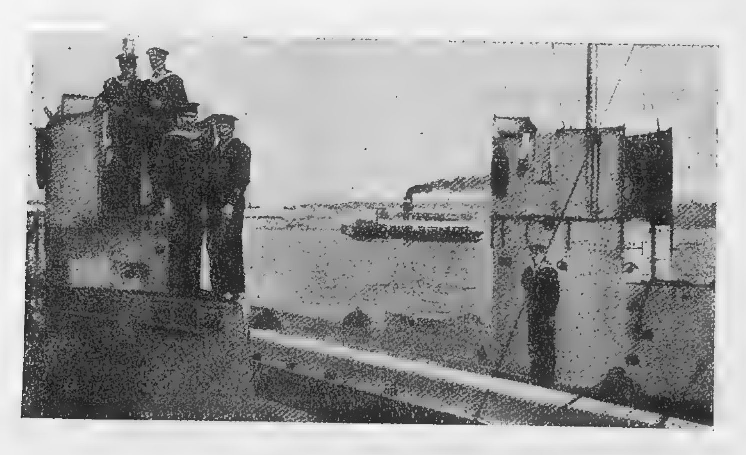
В 4 часа 40 минут утра мы выпустили по опустевшему пароходу бронзовую торпеду, установив ее на меньшую глубину; она попала в цель и разнесла его на мелкие куски. Это был пароход „Дон“ в 939 тонн.

В момент взрыва снова раздался возглас вахтенного: „Дым с левого борта“. Взглянув в ту сторону, я увидел довольно большое судно, которое, заметив нас в утреннем рассвете, резко изменило курс. Приняв его сначала за вспомогательный крейсер, часть команды бросилась к клапанам систерн погружения. Однако, увидя, что на нем отнайтовываются спасательные шлюпки, спокойно разошлась по местам.

Я сейчас же направился ему вдогонку, обстреливая его последними снарядами из револьверной пушки. Эта была дикая погоня. Солнце взошло, и мы каждую минуту рисковали быть обнаруженными неприятельским крейсером.

Через четверть часа пушечные снаряды кончились, и я взял в руки ружье. Спустя еще 20 минут, пароход вдруг застопорил машину и стал спускать спасательные шлюпки. Я немедленно выпустил по нему кормовую торпеду; взрыв произошел в котельном отделении, судно перевернулось килем вверх, но осталось на поверхности, так как оно шло с баластом и во время нашего преследования команда успела закрыть водонепроницаемые переборки. Это был пароход „Королева Вильгельмина“, в 3590 тонн, из Зундерланда. Желая ускорить его потопление, я послал на него свою подрывную команду, чтобы

открыть кингстоны, но ей не удалось этого сделать, так как машинное отделение было залито водой. Зато 10 ружей с командного мостика стали нашей добычей. Если бы англичанину вздумалось отстреливаться или таранить нас, мы могли бы оказаться в безвыходном положении, так как нам больше нечем было защищаться.



Командная башня подводной лодки.

Чтобы потопить „Королеву Вильгельмину“, я пожертвовал еще одной торпедой; она пробила весь ее левый борт, но пароход все еще продолжал держаться на поверхности. Тогда я подошел к нему вплотную и ружейными пулями стал пробивать под ватерлинией его неповрежденные части, отделенные переборками от соседних затопленных помещений. Мало-по-малу он стал крениться и погружаться. В таком положении его было невозможно взять на буксир. Успокоившись на этом, я направился обратно

к Гельголанду; нам необходимо было спешить, так как у нас не было больше ни торпед, ни снарядов.

15 мая 1915 г. мы вошли в Кильский канал, так как „U 9“ предстоял капитальный ремонт.

Два месяца провела она на верфи рядом с „U 10“. Обе подлодки были впервые снабжены новыми усовершенствованными приборами по выкачиванию воздуха для скорейшего погружения. Кроме того, на баке установили 5-сантиметровую пушку, а 3,7-миллиметровую, револьверную, убрали. Установка пушки вызвала у нашей инспекции опасение, что лодка потеряет свою остойчивость, и поэтому мы получили на оба борта по цилиндрическому пустотелому баллону; эти баллоны должны были играть роль поплавков при погружении лодки, т.-е. увеличивать ее плавучесть. Однако они не могли иметь большого значения, а потому это нововведение мало радовало нас, тем более, что оно очень безобразило внешний вид лодки.

Вскоре после ухода „U 9“ из Северного моря,— вследствие больших потерь в нашей флотилии,— подводная война против торговых судов была прекращена. Мы не досчитывались восьми подводных лодок: „U 5“, „U 7“, „U 8“, „U 11“, „U 13“, „U 14“, „U 15“ и „U 18“.

На „U 9“ в Либаве и в Финском заливе.

13 июня 1915 года „U 9“,—самая испытанная в боях лодка,— вышла из Кильского канала в Данциг, чтобы причислиться к стоящей там эскадре.

Я был очень рад, когда получил приказ перенести поле своих действий из Северного моря в Балтийское, где совсем недавно „U 26“ потопила русский крейсер „Палладу“ и минный заградитель „Енисей“. Эта блестящая победа вдохновляла меня, кроме того, меня подзадоривало сознание, что война в Балтийском море опаснее для нас, чем в Северном, так как русские торпеды, сконструированные по образцу немецких, гораздо лучше английских, что за последнее время неоднократно подтверждалось потоплением русскими большого количества наших торговых судов и двух наших миноносцев „Газель“ и „Фридрих Карл“.

В первое время я чувствовал себя в Балтийском море самостоятельной военной единицей, подчиняясь только главнокомандующему. На этом новом театре военных действий я значительно пополнил свои познания по стратегии и тактике. Положение немцев в Балтийском море в стратегическом отношении было одинаково с положением англичан в Северном,

с той только разницей, что нашему командующему приходилось вести и отбивать атаки главным образом „судовыми способами“. Кроме того, русские имели все преимущества перед нами в тактическом отношении.

Главной нашей задачей на русском фронте была защита берегов Германии и немецких торговых судов от русских мин и нападений крейсеров-истребителей типа „Новик“.

Задача эта была не легкой, так как в обширном Балтийском море невозможно было уследить за всеми перегруппировками и движением русского флота.

15 июня „U 9“ благополучно прибыла в Данциг. Я явился флагману 5-й эскадры, состоявшей преимущественно из старых линейных кораблей, и пополнил свои запасы керосина, провизии и пресной воды. Эта остановка в Данциге—жемчужине Балтийского моря—была нам, подводникам, очень приятна, но длилась она только 3 дня.

18 июля мы пошли, в сопровождении дозорного судна, в Либаву. Эта русская военная гавань известна своим большим рейдом, окруженным молом. В устье маленькой реченки Либавы берет он свое начало в виде каменной дамбы и, обрамляя с двух сторон гавань, тянется на несколько километров в море.

Благодаря манере русских держать все в тайне,—не исключая даже и своих портовых планов, нигде на морских картах не было помечено расположение многочисленных доков Либавы. Город состоял из трех совершенно самостоятельных частей: 1) курляндской части, в которую входил пригород по берегу моря, населенный немцами; 2) латышской рабочей части на противоположном правом берегу

реки и, наконец, 3) русской военной части, отделенной от других электрической железной дорогой и мостом, перекинутым через канал Александра III-го, где помещались все доки. Над этой русской частью города, лежавшей среди леса, возвышались собор и офицерское собрание.

Так как Либава была взята нами только 8 мая 1915 года, то к нашему приходу в ней оставалось еще много русских запасов.

В отеле „Петербург", где мы остановились, можно было за сравнительно недорогую цену получить русскую икру и русское душистое шампанское. Но мы мало насладились ими, так как в тот же вечер получили приказ итти дальше в Финский залив и заблокировать там русскую базу—Утэ, лежащую при входе в шхеры и являвшуюся для всего Финского залива таким же важным стратегическим пунктом, как Гельголанд для Немецкого моря.

Русские,—согласно своему принципу,—держали в глубокой тайне от прочих государств часть своих военно-морских баз и фарватеры шхер.

Однако эта предусмотрительность была совершенно лишней, так как финские лоцмана, помогавшие им в измерениях фарватеров и установке вех, были прекрасно осведомлены во всех особенностях Финского залива и не замедлили занести их на свои секретные военно-морские карты.

Эти карты, полученные нами из Берлина, были нашей единственной ориентацией при плавании в Балтийском море.

Я до сих пор не могу понять, почему наше морское управление не озаботилось заранее изготовлением

военно-морских карт Балтморя, которое, в случае войны, неминуемо должно было стать ареной военных действий. Эта полная неподготовленность наша к войне сказалась также и в отсутствии у нас карт прибрежных вод Англии, что постоянно затрудняло наши военные операции в Северном море.

Не имея своих собственных морских карт, мы принуждены были в начале войны плавать по иностранным, и только в 1915 году, после неоднократных, настоятельных требований, поступавших с передовых позиций, наше морское министерство приступило, наконец, к изготовлению немецких карт. Не зная русского шрифта, мне было очень трудно разбираться в русских картах, тем более, что их меры длины и глубины совершенно не соответствовали общеевропейским мерам: поэтому не трудно себе представить, как опасно было для немецках подводников плавание в русских шхерах.

Я не стану долго останавливаться на моем первом походе в Финский залив, так как он имел своей целью только военную разведку, и попутно определил результаты ремонта „U 9“, сказавшиеся, главным образом, в ее быстром погружении: чтобы уйти под воду, нам теперь требовалось только две минуты. Зато, когда пускался в ход керосиновый мотор, лодку — вследствие недоброкачественного керосина — попрежнему обволакивал белый густой дым длиною, приблизительно, в 60 метров и высотою до 4-х метров, так что неприятель мог издали заметить ее.

Единственным событием за этот рейс была встреча с русскими небольшими миноносцами и группой

военных тральщиков, прошедших вдали от нас. Больше кораблей мы не встречали, и я все свое время посвятил изучению фарватера, промерам в районе „Утэ“, прокладке курсов и нанесению на карте предполагаемых минных и сетьевых заграждений, так как следующим рейсом рассчитывал подойти под водой к острову „Утэ“.

Вместе с „U 9“ к „Утэ“ была отправлена „U 26“, которая не вернулась из этого похода, попав, очевидно, в минное заграждение близ Ревеля: ее гибель была тяжелой утратой для нашего подводного флота, потерявшего столько единиц в Немецком море.

9 августа 1915 года я занял выжидательную позицию близ „Утэ“. Все особенности его фарватера были уже мне знакомы. Русские крупные военные корабли не выходили за минные заграждения. В прибрежной полосе замерло всякое движение судов, берега опустели, только батареи, наблюдательные посты и сигнальные башни оживляли их.

Незадолго перед моим вторичным приходом к „Утэ“ эта база подверглась обстрелу немецких крейсеров, в том числе и крейсера „Фон дер Тан“. Русский военный крейсер типа „Макаров“, стоявший близ „Утэ“ на якоре, открыл огонь, в ответ на наш обстрел.

Его я решил атаковать при входе в „Утэ“, но с моря я не мог определить, стоит ли он на прежнем месте.

Погрузившись в 4 часа 30 минут пополудни, я начал атаку. Погода благоприятствовала мне, светило солнце, воздух был совершенно прозрачный, волны почти не было.

Меня тревожил вопрос, был ли вход в „Утэ“ свободен от мин и сетей. Сети представляют меньшую опасность: их легче заметить, так как они крепятся на пловучих буях. О близости же минных заграждений можно судить только предположительно, основываясь на личном опыте.

Я решил, что подход к „Утэ“ был не заминирован, но, на всякий случай, держался на большой глубине, чтобы проходя не задеть мин, и только на одну минуту поднялся на высоту перископа для ориентировки.

Подход под водой к незнакомой неприятельской гавани является одним из самых опасных моментов для подводников. Лодка идет самым малым ходом, облегчающим на большой глубине действие руля.

Я благополучно дошел до выступающей в море южной части острова „Утэ“, где обнаружил батарею из 5-ти орудий со щитами, приблизительно 12-ти сантиметрового калибра.

Вдоль этой батареи на берегу ходил взад и вперед, со скучающим и беззаботным видом, русский часовой, не подозревая, конечно, что в ста метрах от него враг рассматривает его в перископ.

Незамеченными миновали мы и наблюдательный пост, где медленно расхаживал вахтенный матрос, держа под мышкой длинную подзорую трубу. Я подошел почти к самому берегу, так как глубина здесь доходила до 50 метров, и в увеличительные стекла перископа мог разглядеть даже лица находившихся на острове людей. Радиостанция и другие постройки „Утэ“ уцелели после обстрела с наших крейсеров.

Обогнув остров с восточной стороны, я вышел на его северный фарватер и, к моему большому разочарованию, крейсера там не нашел. Пройдя дальше к северу, я заметил в нескольких милях от „Урмшера“ посыльное судно в 1000 тонн, на нем были характерные для русских военных судов высокие мачты, а вокруг трубы шла белая полоса с черным ободком. Но я не мог атаковать этого корабля, так как он стоял слишком далеко к северу, среди скал, к тому же начинало смеркаться.

В 7 час. 50 минут я решил покинуть стратегический фарватер „Утэ“, чтобы успеть до ночи добраться до своего сторожевого поста, что мне было необходимо, так как этот поход к берегам „Утэ“ я предпринял на свой риск, не имея на то предписания от начальства.

Вдруг я заметил на фоне скалистого берега в маленькой гавани Эншер русскую подводную лодку; борт о борт с ней стоял баркас. Я понял, в чем дело: был вечер, и этот баркас был предназначен для перевозки команды на берег или на корабль-базу. Мне же только оставалось пробраться узким фарватером, обозначенным буями и вехами, к северной части Финшера и оттуда атаковать лодку. Приготовив носовой торпедный аппарат к выстрелу на расстоянии в 1000 метров, я медленно повернул к Финшеру. В этот момент от лодки отвалил баркас и направился прямо к посыльному судну, стоящему на севере, среди скал.

Теперь я был спокоен, что враг в моих руках. Солнце заходило, и я решил воспользоваться его последними лучами, чтобы оглядеть в перископ го-

ризонт; мне необходимо было спешить, так как плавание в темноте в неприятельских водах представляло большую опасность.

Когда я перед тем, как выпустить торпеду, в последний раз взглянул в перископ, то увидел совершенно неожиданную для меня картину.

Русская подводная лодка вышла из гавани и, очевидно, направляясь в море, шла полным ходом мне навстречу. Моего перископа она еще не заметила, но, боясь себя выдать, я должен был круто изменить свой курс, отойти от скал и только тогда уже атаковать ее.

Так как „U 9“ имела под водой очень большую циркуляцию, то я решил прибегнуть к самым крайним мерам, чтобы развернуться как можно быстрее. „Право на борт!“—скомандовал я,—„правая машина—полный назад, левая—полный вперед. Перископа не убирать!“

Только тот, кому приходилось плавать на таких старых примитивных лодках, как „U 9“, поймет, каким риском было с моей стороны сделать такой крутой поворот под водой и рассчитывать, что лодка при этом останется на прежней глубине. Однако „U 9“ не обманула моих ожиданий и совершила полный поворот почти на месте.

Я продолжал наблюдать за неприятелем в перископ. Вдруг весь корпус лодки содрогнулся от удара и вслед за ним послышался подозрительный хруст. Мы вылетели на камни.

Положение казалось безнадежным. Я немедленно застопорил обе машины и через несколько минут услышал выстрелы.

Взглянув в перископ я увидел, что русская лодка стреляет из мелкокалиберного орудия по нашему перископу. Он торчал на два метра над зеркальной поверхностью моря, так как, пробуя снять лодку с камней, наш главный инженер поднял ее на глубину 8 метров. Я отдал приказание спустить перископ, не сомневаясь в нашей гибели.

Злоба и отчаяние овладели мной, я сел на комингс центрального люка в ожидании неизбежного конца. Вдруг я услышал голос рулевого: „Лодка двигается!“ Я вскочил, точно от удара электрического тока, бросился к перископу, приказал его спешно поднять и осторожно дал малый ход вперед левой машине. Теперь мы могли рассчитывать на спасение, если только винты и горизонтальные рули не пострадали от толчка.

На наше счастье все было цело, и „U 9“ сошла с камней. Русская подлодка выпустила нам вслед торпеду, ее путь ясно обозначился на поверхности моря и шум ее винтов долетел до нашего слуха. Убедившись в своем промахе, лодка повернула обратно и скрылась за скалистым выступом Эншер.

Избавившись от опасности, я решил как можно скорее уйти в море, чтобы не подвергнуться новому обстрелу со стороны русских судов.

Когда мы вышли на главный фарватер, я взял курс от берега и в полной темноте всплыл на поверхность. Остров „Утэ“ остался далеко позади нас. Меня больше не тянуло туда. Согласно полученному мной приказу, я лег на Моон-Зунд, где должен был занять выжидательную позицию. Эта местность была менее скалиста и плавание у ее бере-

гов было безопаснее и легче, несмотря на ее отмели и сравнительно неглубокий фарватер.

14 августа к Моон-Зунду подошла целая группа германских быстроходных миноносцев: очевидно, началось планомерное наступление наших сил на Рижский залив. На следующий день вблизи Вормсского маяка производилась учебная боевая стрельба с батарей. Погода была тихая, но пасмурная, временами шел дождь. На горизонте маячило наше сторожевое судно.

16 августа я решил пройти под водой в Моон-Зунд, чтобы атаковать стоящие там на якоре неприятельские суда. Так как фарватер Моон-Зунда был обозначен вехами и, кроме того, по крейсирующим судам мне удалось проследить безопасный подход,— я мог спокойно итти под водой, считаясь только с действием течения и мелями.

На этот раз я решил выйти в 12 час. 35 мин. пополудни, чтобы засветло вернуться обратно. Когда в тумане показались неясные очертания Вормсского маяка, я заметил на западе от него два довольно больших корабля, стоявших на якоре.

Подойдя ближе, я увидел, что один из них был около 3000 тонн, с красной трубой и черными бортами; флага на корме у него не было. Другой—в 1500 тонн, с белой надписью „Генерал Драгомиров“ и с маркой общества на трубе. Не имея с собой ллойд-регистра, я принял его за шведский торговый пароход и сначала не рискнул атаковать. О том, что русские запретили всем иностранным судам плавание в Финском заливе, я узнал только по своем возвращении. Пароход в 3000 тон я принял за ан-

глийский, состоящий на службе у русского флота, и решил его атаковать. Осторожно подкравшись к нему на глубине 9 метров, я, в виду мелководности фарватера, велел установить носовую торпеду на наименьшую глубину, чтобы она не могла зарыться на дно. С этой целью, перед выстрелом, я дал „U 9“ осадку на корму.

В 2 часа 58 минут пополудни, когда я подошел на пеленг середины парохода, я произвел выстрел из носового торпедного аппарата. Путь торпеды ясно обозначился на воде. Очевидно, на пароходе заметили наш перископ и образовавшиеся на поверхности от выстрела пузырьки, так как за несколько секунд до взрыва на борту появилось два человека, указывающих на место, где мы находились. Поднявшийся кверху белый фонтан скрыл их от нас. Пароход стал быстро садиться кормой, и у борта появились шлюпки. С маяка выслали спасательный бот. Вдохновившись своей удачей, я решил атаковать и второй пароход, но в тот момент, когда я брал его на прицел, он быстро снялся с якоря, очевидно расклепав или оборвав канат, и полным ходом вошел в гавань Моон-Зунда. Для торгового парохода он был слишком быстроходен. Если бы я знал это раньше, то атаковал бы его одновременно с первым пароходом двойным залпом. Несомненно, это были военные корабли. Наша жертва скоро исчезла под водой; только ее верхний мостик, мачты и труба остались на поверхности, как вехи, указывавшие на подводную опасность.

„U 9“ благополучно вышла в открытое море, где нас два дня искали русские истребители. Чтобы

избежать их нападения, я ушел к Ревелю. Погода попрежнему была пасмурная и видимость очень скверная.

18 августа я отошел в местность, свободную от движения судов, чтобы дать возможность команде один день отдохнуть и выспаться.

Стоял полный штиль, туман застилал солнце, я ходил по палубе. Так как мы были в 40 милях от линии, где можно было встретить неприятеля, я велел застопорить все машины, как керосиновые, так и электрические (чего я больше никогда в жизни не делал). Все люки были открыты для проветривания лодки. В рубке стоял вахтенный, остальная команда грелась на солнце. На верхней палубе был разложен для просушки заплесневший хлеб. Я примостился тут же с книжкой в руках, обдумывая свой поход в гавань Балтийского порта, который предполагал совершить на следующий день.

В 10 час. 30 мин. утра эта идиллия была внезапно нарушена диким криком вахтенного начальника: „Право на борт, обе машины—полный вперед!"

Я сразу понял, что показалась неприятельская подводная лодка. Как разъяренный тигр кинулся я в рубку и, действительно, увидел по левому борту, на расстоянии выстрела, перископ, идущий прямо на нас. Команда спутанным клубком покатилась вниз через передний люк. Раздались приказания: „По местам! Готовься к погружению! Электромоторы, полный вперед!"

Подскочив к машинному телеграфу, я изо всех сил рванул его рукоятку вперед, но прошло еще несколько минут, пока моторы заработали.

„Скорее, скорее!“ — кричал я вниз, поминутно глядя в левый иллюминатор рубки.

Противник шел полным ходом на нас, выставив свои оба перископа; след от них бежал по поверхности длинными белыми полосами. Мы были в 500 метрах от врага и каждую секунду ждали его торпеду, которая без промаха попала бы нам в левый борт и разнесла бы нас в щепки. Своей беспомощностью в тот момент я напоминал овцу, загипнотизированную взглядом змеи.

Прошло несколько мучительно длинных минут, пока я, наконец, услышал донесение рулевого: „Руль на борту, машина работает полным ходом“ и донесение с центрального поста: „Вентиляция систерн открыта, лодка готова к погружению“.

Но мы все еще продолжали быть прекрасной мишенью для неприятеля. И только когда „U 9“ сделала поворот на 90 градусов и волны сомкнулись над иллюминаторами рубки, я вздохнул свободно. Смертельная опасность миновала.

Взглянув в перископ, я увидел русскую лодку, продолжавшую итти вперед, обе ее „спаржи“ попрежнему торчали над поверхностью.

В отместку за пережитый страх, я решил выпустить ей вдогонку торпеду, но пока мы заряжали ее, враг скрылся под водой, принудив меня опуститься на несколько метров глубже, чтобы избежать столкновения с ним.

Однако мне было очень интересно определить место, где я чуть было не остался навсегда, поэтому я взял курс на юг, к берегу, и в 12 час. 45 мин. открыл его. Но я не сразу мог выяснить, нахожусь

ли я в районе Ревеля или Балтийского порта, так как нас сильно отнесло течением. Помня о минных заграждениях вблизи Ревеля, я из осторожности, предпочел считать себя находящимся на его рейде и, проложив курс на Балтийский порт, действительно в скором времени открыл его.

5 ноября 1915 года, я подстерегал на западном фарватере Ревеля неприятельские суда. Вдруг погода резко изменилась, подул сильный норд-ост, и я был вынужден бросить свою работу и зайти за подветренную сторону острова Оденсгольма. Пробравшись туда под водой, я нашел место уже занятым несколькими русскими тральщиками, во главе с флагманским, который был больше всех. Его я решил атаковать, несмотря на риск промахнуться, так как смеркалось и зыбь была очень большая. В первый раз я подошел к нему слишком близко и поэтому не мог выпустить торпеду. Пришлось повернуть обратно, на прежнее место, и оттуда снова начать подход.

В 4 часа пополудни, по средне-европейскому времени, когда уже в перископ видны были одни только неясные, темные тени, я выпустил с носа торпеду, попавшую в машинное отделение стоящему на якоре против ветра флагманскому тральщику. От сильного взрыва перископ неожиданно опустился, поэтому следующую торпеду, по второму тральщику, я пустил наудачу, но, к сожалению, она прошла мимо цели.

Зажегся маяк, и его белые проблески отражались в холодной, черной воде, освещая мрачный остов погибшего вблизи Оденсгольма германского крейсера „Магдебург“. Мы отстаивались от шторма

рядом с его кормовой мачтой и тремя трубами — высоко торчавшими над водой,—до самого рассвета. А русские тральщики в это время держались в открытом море, и его разъяренные волны заливали их.

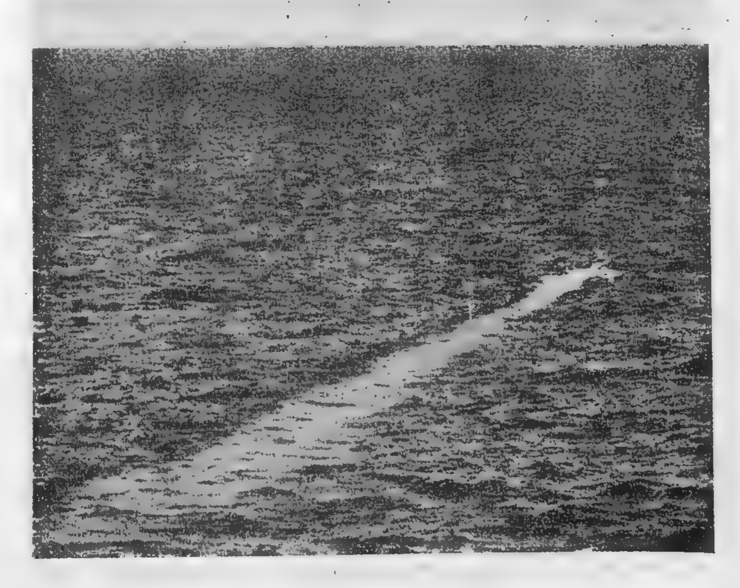
На обратном пути из Либавы в Данциг „U 9“ чуть не погибла из-за порчи люка. Надо заметить, что во время плавания, независимо от посторонних причин, мы погружались обязательно один раз в день, чтобы команда не отвыкла от этого сложного маневра и чтобы аппараты погружения были всегда под контролем. Такое погружение мы называли „пробным“. Стояла прекрасная погода. Я приказал вахтенному офицеру в определенный час поднять тревогу для погружения.

Когда в назначенное время прозвучал авральный колокол, я поспешил наверх и, приняв рапорт, что электромоторы в порядке и все готово для погружения, отдал приказание: „Обе машины — полный вперед, открыть вентиляцию систерн“.

Пока это приводилось в исполнение, я услышал заявление вахтенного офицера, что люк в рубке не закрывается. Приписав это его неловкости и медлительности, я повернулся к нему и спокойно сказал: „Поторопитесь, лодка начала уже погружаться“. Когда же я увидел, что крышка люка действительно не закрывается, я бросился помогать ему. Однако никакими усилиями нам не удалось закрыть люка, и между комингсом и крышкой оставалось отверстие шириной в две ладони.

Положение становилось критическим. Если бы вода хлынула через отверстие в лодку, мы бы неизбежно погибли. Я бросился к люку, идущему в

центральный пост, и плотно захлопнул его. Прибежав обратно в башню, я увидел в иллюминатор, что верхняя палуба уже заливается водой. В отчаянии



„Путь торпеды ясно обозначился на воде“.

я отдал приказание застопорить машины, закрыть вентиляцию систерн и продуть их. После этого я с вахтенным начальником повис на рукоятке люка, чтобы тяжестью наших тел прижать плотнее его крышку, но это не удалось. Весь вопрос был теперь

в том, сможем ли мы, на полном ходу, приостановить погружение и подняться на поверхность, наполнится ли лодка водой через отверстие в люке и правильно ли поймет команда внизу мои неожиданные приказания.

„U 9“ опять посчастливилось: когда рубка находилась уже наполовину в воде, лодка вновь всплыла на поверхность. Мы облегченно вздохнули и пошли выяснять причину, почему люк не закрывался. Оказалось, что крышку люка заклинило размотавшимся проводником от перископа. Такой пустяк мог стать причиной нашей гибели; мы бы исчезли бесследно, так как были совершенно одни в открытом море.

14 декабря 1915 года нашу флотилию в Либаве посетил Вильгельм II-й, который на катере прошел по всему каналу.

Через три дня после его отъезда я получил приказ итти к Ревелю. Мы благополучно прибыли туда, несмотря на зимнее время. Но в день нашего прихода погода резко изменилась, подул ледяной норд-ост, и от прежнего тепла и исключительной для декабря месяца видимости горизонта не осталось и следа. В перископ я увидел надвигающийся стеной туман, он очень скоро дошел до нас, окутав всю местность белой непроницаемой пеленой; кроме того, из-за резкого понижения температуры воздуха, от воды поднялось испарение, которое также переходило в туман. Вечером, когда мы всплыли на поверхность для зарядки аккумуляторов, вся лодка за несколько минут покрылась ледяной корой, чего я никак не ожидал, и потому чуть не упал за борт, перепрыгнув с люка башни на обледенелую палубу.

Термометр показывал 20° мороза. Никогда в жизни мне не приходилось так мерзнуть, как в этот рейс.

На следующее утро, перед началом погружения, мы не могли опустить радиомачту, так как все стальные троссы обросли толстым слоем льда и не проходили сквозь блоки. Обрубив топором лед на такелаже, мы принялись отогревать паяльной лампой люк, чтобы закрыть его.

Покончив с этими необычными приготовлениями и отдав приказание погружаться, я стал внимательно следить за глубомером и за водяным баластом. „U 9", против обыкновения, стала погружаться кормой, а на глубине семи метров неожиданно остановилась. Оказалось же, что все приборы в рубке замерзли и перестали показывать; между тем, лодка продолжала благополучно погружаться.

Вскоре мы отправились в обратный путь, так как, во-первых, „U 9" была совершенно не приспособлена к полярному плаванию, а, во-вторых, все русские суда уже давно стали на зимовку.

Проходя мимо острова Оденсгольма, я обратил внимание на обледенелый силуэт затонувшего „Магдебурга"; блестя на солнце, он производил сказочное впечатление своей ослепительной белизной, резко выделявшейся среди темного моря.

К нашему приходу в Либаву, пушка и башня на „U 9" превратились в глыбы льда. Рождество мы провели в Либаве.

20 апреля 1916 г. „U 9" была признана негодной для дальнейших военных операций и передана в распоряжение школы подводного плавания, как практическое учебное судно.

Снова на русском фронте командиром на „U 19“.

После сдачи лодки „U 9“ я, по желанию командующего флотилией, чуть было не сделался командиром большой подводной лодки в Средиземном море. Однако вышло иначе. 15 августа в Вильгельмсгафене меня назначили на лодку „U 19“, которая вместе с „U 22“ направлялась в Курляндию, на русский фронт.

„U 19“ была тогда самой старой строевой подводной лодкой и в свое время открыла серию лодок с нефтяными моторами Дизеля, имевшими громадный перевес над прежними керосиновыми моторами. К сожалению, однако, первый выпуск лодок этого типа был еще, во многих отношениях, далек от совершенства, и для управления ими требовалось особое мореходное и техническое искусство. Так как дизельные моторы не имели заднего хода, то для маневрирования приходилось включать электромоторы. При этом горизонтальные рули помещались выше винтов, отчего действовали слабее, чем в лодках новейшего типа. Но я был рад, что опять получил „большую“ лодку, и спешил как можно скорее добраться до врага. 26 августа 1916 г. мы вышли

из Киля в Данциг, держась ближе к берегам, чтобы не наткнуться на мины, и 2 сентября прибыли в зимнюю гавань Либавы. В пути нам встретились несколько пловучих мин. Нашим военным заданием на этот раз было проникнуть в Финский залив и в течение пяти дней блокировать вход в Моон-Зунд с севера против Риги. Для выполнения этой операции я должен был прорваться в восточную часть Финского залива.

Приходилось, однако, задумываться над трудностью этого похода, так как огромные успехи русских в минном деле и их идеальное географическое положение давало им явный перевес на этом театре войны. Поперек Финского залива, на протяжении 30 морских миль, шло два минных заграждения: одно—соединяло мыс Тахкона с Руссаро, другое—Ревель с Гельсингфорсом. Они состояли из нескольких рядов мин на разной глубине, при чем первый ряд был снабжен сетями заграждения, укрепленными на надводных буях. На запад от русских мин были раскинуты немецкие заграждения, и мы надеялись заманить русский флот в наш „капкан“. Наши лодки должны были сначала миновать эти заграждения, что было возможно только с нескольких определенных пунктов. Для этого нам предстояло сделать порядочный обход в сторону Стокгольмских шхер и затем, беспрестанно меняя курсы, пробираться на восток через наши узкие и ничем не отмеченные заграждения. 10 сентября 1916 года перед нами мелькнули два красных фарватерных буя и мы решили подойти к ним исследовать их установку, чтобы определить, обозначали ли они минное поле.

Убедившись, что путь был действительно заминирован, я решил погрузиться и итти под водой, меняя часто глубины.

С напряженным вниманием прислушивались мы к шороху сетей и лязгу якорных цепей; но благодаря принятым мерам предосторожности, нам удалось благополучно пробраться через минное заграждение. Чтобы провентилировать лодку и зарядить аккумуляторы, мы всплыли перед рассветом на поверхность и увидели сквозь утренний туман берег Оденсгольма. Через час „U 19“ снова скрылась под водой. Никаких перемен не было заметно, только среди тральщиков и сторожевых судов между Балтийским портом и Моон-Зундом царило большое оживление.

Весь этот день мы не могли итти дальше и нам пришлось отлеживаться на дне, так как во время прорыва моторами была израсходована вся электрическая энергия, зарядить же аккумуляторы мы не успели. Найти удобное место для погружения было трудно, так как глубина моря в этом месте очень велика, пришлось остановиться на наносном дне отмели, где мы пролежали до захода солнца. Когда стемнело, мы поднялись на высоту перископа и начали выслеживать неприятеля для атаки.

Из Моон-Зунда вышел с баластом большой английский пароход „Готир“, но мы решили его пропустить, рассчитывая на лучшую военную добычу и не желая преждевременно выдавать свое присутствие, чтобы не вызвать со стороны неприятеля нежелательных для нас мер предосторожности.

После 23-часового плавания под водой, мы вечером поднялись на свежий воздух и провели ночь на поверхности, застопорив машину и заряжая аккумуляторы.

Вследствие окружавших нас со всех сторон минных заграждений, я предпочел ночь стоять на месте.

12 сентября на рассвете мы погрузились в спасательные глубины и стали подстерегать добычу, главным образом, на фарватере между Ревелем и Моон-Зундом. Утром прошли только три тральщика и один миноносец. Вызванный в 2 ч. 30 мин. в рубку вахтенным офицером, я увидел в перископ длинную кильватерную колонну, шедшую от берегов Моон-Зунда. Она слабо выделялась на пасмурном горизонте, отчего мы и заметили ее довольно поздно, все же я решил приготовиься к атаке, приказав дать обоим электромотором полный ход вперед. Место, где мы могли настигнуть врага, было нам незнакомо, и мы рисковали попасть в сети, тем не менее, мы продолжали итти полным ходом.

Боясь долго оставлять перископ на поверхности, я мог разглядеть только, что нам навстречу шли кильватерной колонной 8 транспортов, но были ли они конвоированы, разобрать было трудно.

Через 10 минут после обнаружения противника, „U 19“ в боевой готовности подошла к крайнему судну. Это был типичный русский пароход в 1500 тонн, серого цвета, с обозначением № 14 на белом кружке, но я пропустил его, так как за ним шел более крупный, четырехмачтовый.

В 2 ч. 44 м. я выпустил торпеду с носа, поставив ее на небольшую глубину, после чего немедленно ско-

мандовал: „Право на борт“, готовясь выпустить вторую—с кормы—по последнему в колонне транспорту. Раздался взрыв первой торпеды, но я не опускался глубже, так как транспорта шли без груза, имели очень небольшую осадку и потому таранить лодку не могли. Определить точно свое место мне было трудно, вдали виднелся буй, но который по счету— я не знал.

При повороте „U 19“ чуть не всплыла, и нам стоило больших усилий удержать ее под водой.

Подняв перископ, я увидел, что транспорта, заметив, очевидно, опасность, остановились в полном беспорядке, почему я и не мог взять на прицел намеченное мною судно.

Когда „U 19“ в 3 часа вторично подошла к нему на расстояние 1000 метров, я выпустил по нему кормовую торпеду, но, к сожалению, она не попала в цель, после чего часть судов поспешно скрылась из виду.

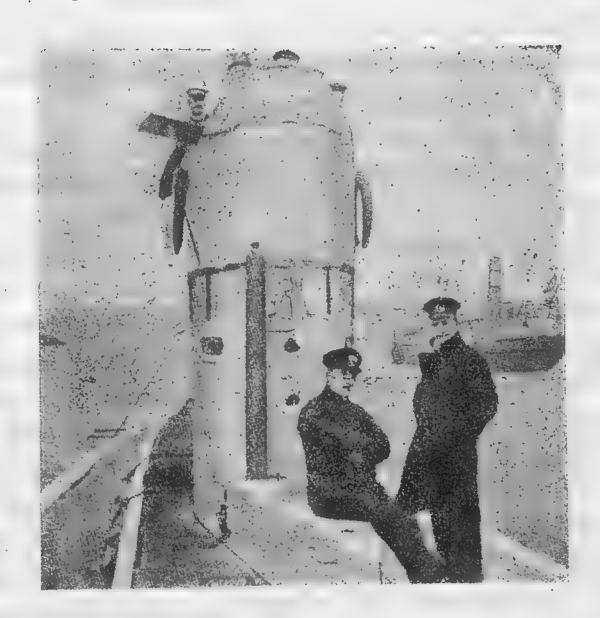
Осталось два транспорта; один из них сел на мель, а другой старался взять его на буксир.

В 3 ч. 25 м. оба на мгновенье очутились прямо передо мной и я в третий раз выпустил торпеду; на поверхности моря ясно обозначился ее след. Торпеда взорвалась в машинном отделении более крупного судна; другое же осталось невредимо.

Моя жертва значилась под номером 28 и под именем „Елизавета“. Это был трехмачтовый транспорт в 4444 тонны.

При повороте обратно наша рубка, вследствие неисправности одного из горизонтальных рулей,

оказалась на поверхности, и противник тотчас же открыл по нас артиллерийский огонь, но попаданий в нас не было. Вслед затем на горизонте появился рассекающий волны форштевень миноносца, и я тотчас же скрылся под воду.



Башня „U 19“.

Дальнейшие события наблюдались нами на почтительном расстоянии. № 28 получил значительный крен и погрузился так глубоко, что на виду остались только его трубы, мачты и мостик; команда покинула судно. В 7 час. 50 мин. из Ревеля вышел строем фронта дивизион миноносцев и, часто меняя курсы, крейсировал вдоль берегов.

В те времена такое крейсирование называлось „охотой на подводные лодки“. Мы любовались этим зрелищем, ничуть не волнуясь и, как только стемнело, всплыли,—после 15-часового плавания под водой,—на поверхность для зарядки аккумуляторов. Погода испортилась, и на следующий день мы занялись лавированием вокруг потопленного нами судна, наблюдая, как бушующие волны разбивались об эти новые вехи Финского залива.

Сделанный нами в этом месте снимок нашим новым перископическим аппаратом, к сожалению, не удался.

15 сентября мы вошли, следуя за неприятельским миноносцем, в бухту Балтийского порта: здесь минных заграждений как будто не было. Она была почти свободна от судов и только за каменным молом ютились четыре миноносца и четыре тральщика. Мы ушли оттуда сильно разочарованные, так как были лишены возможности что-либо предпринять.

16 сентября 1916 года отмечено важным для нас событием: мы добрались до восточной части Финского залива, где до сих пор побывала только одна подлодка, „U 20“. Нам пришлось итти в обход, так как мы наткнулись на большие буи, обозначавшие минные заграждения. Итак, во второй половине дня, после бесконечно долгого и технически трудного плавания узким фарватером между шхер, „U 19“ всплыла у северного фланга заграждений и очутилась в районе последних русских мин. Меня охватило радостное чувство при сознании, что все препятствия преодолены и что впереди меня ждут новые военные успехи.

17 сентября мы избрали для подводной стоянки фарватер между Ревелем и Гельсингфорсом, где целый день сновали взад и вперед небольшие группы миноносцев различных типов. Это навело меня на мысль, что русские занялись разыскиванием нас. В 11 час. утра над Ревелем появился дирижабль. Своей колбасообразной формой он мало походил на властелина воздушных сфер и, лениво паря в воздухе, скорее напоминал неуклюжий и тяжеловесный аэростат.

Движение судов между Ревелем и Гельсингфорсом было очень незначительно, и я встретил только одно каботажное и одно рыболовное судно. Ночью мимо нас прошел большой пароход без огней; возможно, что это был крейсер типа „Авроры", охраняемый двумя миноносцами. Благодаря полнолунию, мы смогли пустить торпеду на дальнее расстояние, но промахнулись, и судно тотчас изменило курс.

18 сентября ничего особенного не случилось; мы только впервые увидели эскадренный миноносец „Новик", исполнявший посыльную службу, т.-е. передачу телеграмм и секретных приказов между Ревелем и Гельсингфорсом; он курсировал без перерыва взад и вперед, с быстротой 30 узлов; поэтому взять его на прицел не было никакой возможности. Следующие два дня опять прошли без перемен; но 21 сентября, в то время, как мы находились на востоке от Ревеля, на горизонте появились при первых проблесках утренней зари отличительные огни какого-то парохода. Боясь упустить добычу, я решил немедленно погрузиться и готовиться к атаке. Рассматривая в перископ противника,

я заметил, что он очень быстро приближался к нам, и вдруг я узнал в нем английскую подводную лодку типа „Е“, шедшую с отличительными огнями. Она делала приблизительно 14 узлов и направлялась на запад. Желая догнать ее, чтобы взять на прицел, я приказал круто повернуть лодку, но рулевой не справился с этим маневром и „U 19“ башней и кормой выскочила на поверхность. Англичанин, видимо, так перепугался, что моментально исчез под водой, и я потерял его навсегда.

22 сентября исполнилась вторая годовщина нашей победы, когда „U 19“ потопила три английских крейсера. Эту ночь мы провели вблизи Кокшера и решили утром во что бы то ни стало атаковать какой-нибудь пароход.

Когда стало светать, со стороны Петербурга, появились две дымовые тучи. Погода для атаки стояла идеальная.

Скоро нам удалось разобраться в идущих судах. Это были два парохода, при чем один их них, „Ливорно“, в 1911 тонн, шел без груза. Мы его пропустили, так как второй был значительно крупнее, но тоже загружен только наполовину. Он шел без флага, с радио-телеграфом, и перевозил, вероятно, военный груз.

В 9 час. 35 мин. утра я выпустил торпеду с кормы, поставив ее на расстояние в 500 метров, и тщетно ждал взрыва. Проверив, во время хода торпеды, расстояние по секундомеру, я убедился, что ошибся на 450 метров, так как пароход показался мне меньше своей настоящей величины. Поэтому-то детонация взрыва долетела до нас позже, чем я ожидал.

Глядя в перископ, я напрасно отыскивал свою жертву на поверхности. Одно из двух: или она камнем пошла ко дну, или же разлетелесь в куски. Только опрокинутая лодка болталась на волнах, а на ее киле виднелась человеческая фигура, размахивающая руками, чтобы согреться.

Не желая долго останавливаться на этой печальной картине, я исчез в глубине.

Как бы то ни было, 22 сентября мы опять потопили неприятельское судно.

Наш обратный путь шел среди шхер. У Оденсгольма мне удалось определиться и на глубине пройти минные заграждения на протяжении 55 миль. Этот путь под водой показался нам необыкновенно длинным.

26 сентября мы прибыли в зимнюю гавань Либавы. Наши военные успехи держались в тайне, чтобы оставить русских в неведении о нашем уходе из Финского залива. За этот рейс мы провели 9 дней и 18 часов под водой, покрыв расстояние в 625 морских миль, что можно считать рекордом, особенно для такой небольшой подводной лодки, как „U 19“. Сделав еще несколько дальних плаваний, мы к концу 1916 года пошли в Данциг, так как „U 19“ нуждалась в основательном ремонте.

Неограниченная подводная война 1917 года. Лодка „U 19“ препятствует сношениям Англии с Норвегией.

В январе 1917 года я узнал, что буду послан на главный фронт в Северное море, что меня очень обрадовало. По окончании ремонта „U 19“ я переходил в распоряжение начальника подводного плавания в Северном море и в начале мая пришел на рейд Боркум, где „U 19“ была зачислена в третью флотилию подлодок. В Эмдене я нашел большие перемены.

Грандиозные бетонные сооружения защищали строющиеся подводные лодки от воздушных налетов; закладывался новый док; появился штабный пароход „Ругия“, одним словом, база подводного флота со времени начала войны развернулась здесь в американском духе, широко и быстро. Все это было создано старейшим начальником подводной флотилии на реке Эмс, капитан-лейтенантом Гайером.

Темп ремонта возвращавшихся из плавания лодок был тоже чисто-американский, без перебоев. Как только какая нибудь подводная лодка возвращалась из дальнего плавания, к ней немедленно

устремлялись все рабочие команды, по большей части с выбывших уже из строя подлодок, и тотчас начиналась горячая работа по исправлению и улучшению всяких недостатков и повреждений судна.

Силы плавающего состава щадились в это горячее время, и большая часть строевых команд во время ремонта лодок отправлялась в отпуск.

6 мая 1917 года, после замены нашей старой 8,8-сантиметровой пушки новой 10,5-сантиметровой, я впервые покинул рейд Боркум для противодействия движению между Англией и Норвегией. В Северном море я нашел совершенно иные условия, чем два года тому назад. Благодаря тому, что мы своевременно не предприняли никаких мер против беззаконного вооружения англичанами торговых судов, работавших в контакте с подводным флотом, военные силы их в Северном море значительно увеличились против прежних лет, что для Германии имело роковые последствия.

По законам военного времени не полагалось пропускать торговые суда в зону военных действий, в особенности же частные, перевозящие провиант или контрабанду и вооруженные для самозащиты пушкой. К командам этих судов следовало относиться, как к браконьерам, каковыми они, на самом деле, и были. Перед своим выходом из реки Эмс я услышал донесение только что вернувшейся с северного фронта подлодки „U 49“, о том, что англичане бросали в нее „водяными бомбами“. В то время это было новостью и произвело сенсацию. Позднее этот способ нападения сделался обычным в сфере нашей деятельности.

Водяная бомба заключает в себе взрывчатое вещество до 100 килограмм веса и взрывается на любой глубине.

Когда по каким-нибудь явным признакам, в роде неосторожно выдвинутого перископа, следа выпущенной торпеды, улавливания на микрофон, или же налета нефти на поверхность моря, неприятель мог предположить присутствие подводной лодки, то он сбрасывал в этом месте с кормы своего парохода водяную бомбу, которая своим взрывом причиняла серьезные повреждения находящейся под водой лодке.

Такой новый способ нападения на подлодки был, во всяком случае, не из приятных. К тому же вход в германские воды и выход из них затруднялся тем, что англичане поставили около Гельголандской бухты минные заграждения, которые можно было проходить только с тральщиком впереди. Положение осложнялось еще тем, что в разных пунктах Северного моря скрывались английские подводные лодки; впрочем, военные операции от этого делались интереснее.

6 мая вечером лодка „U 19“, следом за „U 48“ и целой группой тральщиков, двинулась вдоль берегов Голландии. Погода благоприятствовала, дул легкий норд-ост. Едва забрезжил рассвет, тральщики, поставив тралы, провели нас к выходу в чистое море, после его отстали, посылая нам вслед пожелания благополучного плавания и побед. Идущая впереди „U 48“ потушила гакобортный огонь и дала полный ход; привычный глаз еще некоторое время различал ее силуэт, а затем она

скрылась из виду, и „U 19“ пошла самостоятельно к намеченному пункту.

Когда, надолго оторванный от родины и облеченный неограниченной властью, с гордостью направляешь свой курс к враждебным берегам, то невольно, длинной вереницей, оживают воспоминания о первых тяжелых годах учения и службы в подводном флоте, оставшихся далеко позади, и чувство полного удовлетворения наполняет душу.

Около мели Тершеллинг я погрузился, так как здесь мог быть неприятель, и, кроме того, я не хотел, чтоб меня заметили с пловучего маяка.

Оттуда я взял курс на Петерхид, в Шотландии. Меня поразило в этом районе отсутствие всякого движения нейтральных торговых судов, каковое наблюдалось здесь в 1915 году. Теперь же в этом царстве мин точно все вымерло. Ни дымок парохода, ни натянутый парус не нарушали ровной ясности горизонта.

Я собирался идти к Оркнейским островам, так как к северу от Петерхида пролегал путь судов в Норвегию. До нас дошли слухи, что Англия, после успешных выступлений немецкой подводной лодки „U 30“ в Северном море, решила проводить свои транспорты колоннами под конвоем и по строго намеченному пути. Меня это сначала удивило. Однако этот поход к английским берегам во многом изменил мои прежние взгляды.

9 мая я приблизился к Шотландским берегам, а в 5 час. утра должен был, при виде английского миноносца, спешно скрыться под воду. Через два часа на горизонте показались два каботажных судна,

в сопровождении двух вооруженных рыбачьих тралеров, но они держались так близко берега, что об атаке нечего было и думать.

Когда я оглядывал в перископ горизонт, я вдруг заметил недалеко от нас летающий цеппелин, но сначала не мог разобрать, был ли это немецкий заблудившийся аэростат, возвращавшийся с бомбардировки, или же англичане стали выпускать свои неуклюжие громады?

Я продолжал свои наблюдения, пока появление и маневрирование второго цеппелина не убедили меня, что это англичане выслеживают наши подводные лодки. Такое нововведение на северном фронте неприятно поразило меня, и я решил, безопасности ради, удалиться от берега и в подводном состоянии продолжать свой намеченный путь на север.

На зеркальной поверхности моря почти не было зыби, и я наслаждался спокойным плаванием в этих обычно бурных водах.

В 7 час. вечера вдали показались дымки. Напряженно всматриваясь в бинокль, я увидел 8 пароходов, идущих на юг от Шетландских островов.

Они двигались кильватерной колонной в безукоризненном порядке за головным судном, которое каждые 10 минут меняло курс на 20 градусов.

Транспорта охранялись спереди идущими веером четырьмя дозорными судами, а с боков шли зигзагами два миноносца.

В целом эта группа судов производила впечатление хорошо вымуштрованной военной флотилии.

Я немедленно погрузился, но мне часто приходилось выдвигать перископ, чтобы не попасть под таран передовых тральщиков и, вместе с тем, чтобы следить за их курсом.

В такие минуты я стопорил мотор, командовал „перископ наверх“ и с помощью штурмана с молниеносной быстротой оглядывал местность.

Так как дозорные суда успели пройти мимо нас, то я решил как можно точнее взять на прицел один из двух сопровождавших колонну миноносцев. Но перед самым выстрелом колонна резко изменила курс, и мы очутились перед носом идущего впереди транспорта, при чем по белой надписи и национальному флагу я узнал в нем самый крупный транспорт колонны и решил атаковать его. В 9 час. 4 мин. вечера, когда он подошел к траверзу лодки я скомандовал: „Второй аппарат—пли! Немедленно в глубину“.

Пока работали горизонтальные рули, мы тщетно ждали взрыва нашей торпеды.

Вместо этого над самыми нашими головами раздался страшный грохот, от которого вся лодка закачалась.

Это была первая брошенная в меня водяная бомба.

От этой неожиданности я в первую минуту невольно струсил и успокоился только, выслушав рапорт, что повреждений в лодке нет. Даже замигавшие было от сотрясения электрические лампочки, остались целы и не погасли.

Наша торпеда, несомненно, попала в цель. Атака велась правильно, хотя и на очень близком рас-

стоянии. Очевидно, путь торпеды был замечен неприятелем, поэтому он и бросил в нас бомбу. Это был норвежский пароход „Сан-Тельмо“ в 1400 тонн.

С величайшим напряжением прислушивались мы не раздастся ли новый взрыв; действительно, через 15 минут гул от взрыва вторично долетел до нас. Однако на этот раз никакого сотрясения в лодке уже не ощущалось, что указывало на то, что бомба взорвалась гораздо дальше от нас. Очевидно, г.г. англичане не могли определить, где мы находимся.

Часом позже я осторожно поднялся на глубину перископа; уже смеркалось, и от уходящих транспортов виднелись вдали слабые дымки. Всплыв на поверхность, я направился к Норвежским берегам, в те места, где „U 30“ еще так недавно отметила самое оживленное движение неприятельских судов и где теперь было пустынно и тихо.

Эту перемену я приписывал усилению конвоя в том районе и запрещению плавать судам в одиночку. Такое распоряжение англичан очень затрудняло наши военные действия: стройно движущуюся колонну гораздо труднее различить на фоне моря, чем такое же число судов, идущих врассыпную.

На другой день нам, наконец, улыбнулось счастье. Под вечер в западном районе минных заграждений показались черные дымки. Я тотчас же скомандовал погружение.

Прямо над горизонтом, с обеих сторон дымной завесы, вырисовывались косые мачты, и хотя самих судов еще нельзя было разобрать, все же, по отсутствию дыма над ними, можно было почти безо-

шибочно предположить, что это шли истребители с нефтяными двигателями.

Через час вся колонна обозначилась совершенно отчетливо на ясном горизонте, и я различил три парохода разного тоннажа, направлявшиеся прямым курсом к тому месту, где я стоял.

Атака на этот раз была проста. Я медленно двинулся им навстречу, и когда один из них начал приближаться к траверзу нашей лодки, я взял его на прицел. К тому же истребитель-конвоир временно оторвался от колонны.

Благодаря поднявшейся зыби, мой перископ мог остаться незамеченным, и в 2 ч. 42 мин. я отдал приказание выпустить торпеду, оставаясь на глубине перископа, чтобы иметь возможность в любую минуту его выдвинуть. Мне посчастливилось, и я как раз поймал момент, когда у труб неприятельского судна забил грандиозный фонтан. Убедившись в удаче, я немедленно скрылся под водой. Теперь надо было ждать водяных бомб. Уже издали доносился шум винтов и турбин быстро подходившего истребителя. Однако взрыва не последовало. Очевидно, англичане еще не были достаточно опытны в этом деле и не могли найти нас.

Потопление парохода продолжалось два часа. море было усеяно его обломками. Один из истребителей принял команду погибшего судна, другой— оберегал оставшиеся суда.

Когда неприятельская колонна скрылась из виду, мы всплыли и занялись ловлей и осмотром ящиков, плававших на месте кораблекрушения. Они были адресованы на Петроград и содержали в себе

запаянную в жесть магнезию—видимо, военный груз для России.

Мы выловили их столько, сколько могли взять на борт, и продолжали курсировать зигзагами поблизости от затонувшего парохода.

Около 10 час. вечера со стороны Аспефиорда снова потянулись дымки. Неприятельская колонна шла без огней, видимо, возвращаясь в Англию под защитой тех истребителей, которые утром охраняли нашу жертву. Так как мое место для атаки было неудобно, то я решил догнать противника и, обойдя его с носа, итти впереди него его курсом, а на рассвете погрузиться и атаковать его. Конечно, нелегко было в темноте не потерять его из вида и вместе с тем не подойти к нему слишком близко. С другой стороны, и подводную лодку ночью очень трудно заметить на поверхности, благодаря ее плоским очертаниям и бесшумному ходу. Нас выдавали только искры, вылетавшие из трубы. Причина этого крылась в том, что, с течением времени, на стенках ее отлагались несгоревшие частички нефти, которые теперь при усиленной работе мотора воспламенялись и вылетали наружу. Тем не менее, я искренно наслаждался этим первым ночным преследованием врага на поверхности, что было бы совершенно невозможно, если бы „U 19“ шла под керосиновыми моторами.

Во время этой гонки я впервые оценил быстроходность нашей лодки, делавшей до 12 узлов и ни на минуту не отстававшей от неприятеля.

Наблюдения с рубки требовали большого напряжения, тем более, что ее иллюминаторы зали-

вало, так как поднявшийся вест развел сильную зыбь.

Я так устал от переживаний прошедшего дня, что временами засыпал, присаживаясь на комингс люка. Под утро поднялся шквал с дождем, и мы потеряли из виду неприятельскую колонну, очевидно, изменившую курс. Поэтому я повернул обратно и лег на Норвегию. На пути нас обогнали два английских истребителя, видимо, спешившие нагнать ушедшую вперед колонну, для охраны ее.

Ожидая на следующий день встретить неприятельский конвой, который должен был пройти из Аспефиорда в Англию, я занял ту же позицию, что накануне, и погрузился, так как туман мешал мне наблюдать за горизонтом.

Однако к 9 час. вечера он стал редеть: небо с северо-востока разъяснилось, и я увидел в перископ на его красно-золотом фоне темные очертания судов, шедших без огней.

Это были шесть транспортов, окутанные столбом дыма, по которому я смог определить их направление: они шли в Англию, в сопровождении замеченных мной утром миноносцев.

„U 19“ оказалась, к сожалению, в тылу их, и ночное преследование на таком большом расстоянии было бы бесполезно.

Пришлось опять пропустить заманчивый случай; утешением нам служило только сознание, что мы хорошо ознакомились с системой курсирования противника между Англией и Норвегией.

В течении ночи „U 19“ простояла на месте, так же, как и весь следующий день, погружаясь только

тогда, когда рассеивался туман. Перед самой полночью, среди царившей мертвой тишины, мы услышали вдруг тревожные свистки. Казалось, что их давали с нескольких судов сразу. Вероятно, это была запоздавшая из-за тумана неприятельская колонна. Так как стояло лето, то полного мрака на севере не было. Поэтому нам представлялась хотя и слабая возможность нападения, однако с большим риском. Мы уже успели отдохнуть и досадовали на свое вынужденное бездействие. Приготовив лодку к погружению и зарядив торпедные аппараты, мы, под электромоторами, бесшумно и тихим ходом двинулись вперед по направлению к доносившимся из тумана гудкам. Наблюдавший матрос стоял на баке, а в рубке вахтенный и я. В ночном мраке нам показалось, что вдали мелькнули неясные очертания миноносца. Нервы были натянуты до последней степени. Находившийся в рубке штурман стоял наготове у выключателя к торпедному аппарату. С левого борта мы услышали слабый гудок парохода. Последовала команда: „Лево на борт, левой машиной—средний назад, правой—вперед“. В лодке почувствовались легкие толчки, какие бывают всегда от заднего хода.

„U 19“ начала разворачиваться. Пристально всматриваясь вперед, я увидал, что по носу тянулась прямая линия водяных пузырьков. Не след ли это торпеды,—промелькнуло у меня в голове,—но откуда она? Не слышал ли я только что, хотя и очень неясно, характерный звук выпускаемой торпеды?

Я нагнулся в испуге над бортом из иллюминатора. Штурман ничего не заметил и приложил ухо

к разговорной трубе, идущей к носовому торпедному аппарату. Оттуда, ко всеобщему удивлению, раздалось донесение: „Первая торпеда выпущена“.

Сначала я опешил, потом выругался, так как лодка уже вышла из моего повиновения, и велел немедленно начать погружение. Между тем, зря выпущенная торпеда завершала свой бесцельный путь.

Пришлось временно прервать наступление для выяснения причины нелепого выстрела. После расследования выяснилось, что торпеда была выпущена согласно электрическому сигналу, переданному с рубки. Однако у нас никто не включал указателя. Очевидно, ток получился от сотрясения лодки во время перевода моторов на задний ход. Подобный же случай чуть не стоил нам жизни при одном столкновении в восточной части Английского канала. Но об этом речь впереди.

Вследствие тумана нам пришлось проболтаться два дня у берегов Норвегии, после чего я двинулся на запад Северного моря, к Шетландским островам. В пути туман совсем рассеялся. 17 мая утром, потеряв несколько времени вследствие задержки какого-то голландского судна по ту сторону заграждений, мы увидели на горизонте остроконечные скалы северной группы английских островов, а вечером рассмотрели колонну транспортов, направлявшихся к северу в Архангельск или в Норвегию. Остановившись на последнем предположении и решив, что они, миновав мыс Носхид, возьмут курс на Аспефиорд, я пошел им наперерез.

На этот раз нам повезло. Мой расчет оказался верен, дымовая завеса приближалась, и в 11 час.

вечера „U 19“ пришлось погрузиться. Отряд состоял из 6 пароходов в строю двух кильватерных колонн. Впереди шла паровая яхта, а по бокам два рыбачьих тралера и два миноносца. Так как ночь была недостаточно темна для надводного нападения, то мне пришлось вести атаку под водой, что ночью было очень трудно. На наше счастье противник шел прямым курсом и нам удалось с достаточной точностью подойти к его траверзу. „U 19“ шла самым малым ходом, с двумя выдвинутыми перископами. Приблизившись к колонне, я стал наводить линию прицела; один перископ убрал, в оставшийся же усиленно наблюдал за поверхностью, дабы избежать столкновения.

Пропустив первое судно, показавшееся мне слишком мелким, я взял на прицел следующее за ним, значительно более крупное, скандинавской раскраски, шедшее повидимому с рудой. Проверив расстояние, я отдал приказание выпустить торпеду из 3-го аппарата и вслед за этим погрузиться.

В 11 ч. 34 мин. раздался взрыв: наша торпеда попала в цель. Я стал ждать пушечных выстрелов и водяных бомб. Но все было тихо. Доносился только шум винтов спешивших на помощь миноносцев. Через полчаса я решился взглянуть в перископ. Ничего не было видно: ни неприятеля, ни его прожекторов. Повидимому, норвежец затонул очень быстро; это был пароход в 3832 тонны. Когда в 1 час ночи мы всплыли на поверхность, вся колонна уже исчезла из виду.

Крейсируя вблизи мыса Аспефиорда, мы тщетно ждали еще судов, но, очевидно, в связи с потоплением норвежца, курс транспортов был изменен.

19 мая нам повстречался большой голландский пароход „Риндам“, шедший вне поля минных заграждений. По радио нам было сообщено, что он вез из Нью-Иорка в Европу австро-венгерского посланника, после разрыва дипломатических сношений с Америкой. Интересная страничка истории явственно промелькнула перед нами.

На другое утро мимо нас величественно проплыл роскошный норвежский пассажирский пароход „Бергенсфиорд“. В полдень мы снова заметили на горизонте отряд из девяти транспортов и трех миноносцев, но, в виду близости берегов, предпринимать что-либо было опасно и мы решили только не упускать их из виду.

Вечером нам встретился другой отряд из 8 транспортов, и я велел немедленно приступить к атаке, несмотря на абсолютно гладкую поверхность моря. Жироскоп был испорчен, пришлось итти по запасному магнитному компасу, при чем мы могли выпустить только одну бронзовую торпеду, стреляющую всего на 300 метров. За недостатком во флоте торпед новейшего типа, нам приходилось употреблять старые бронзовые, сконструированные еще в 1891 г.

За минуту до выпуска торпеды, я заметил, что второй пароход в колонне, который я взял на прицел, находился настолько близко от нас, что я не мог произвести выстрела и даже рисковал столкнуться с ним. Поэтому я решил выпустить торпеду по соседнему пароходу, шедшему во второй кильватерной колонне с грузом леса. В 10 час. вечера торпеда была пущена и попала в цель, после чего „U 19“ скрылась под водой.

Так как был полный штиль, то нам приходилось соблюдать величайшую осторожность и итти малым ходом, чтобы шумом электромотора не нарушать тишины.

Через 20 минут вблизи последнего в колонне судна раздался взрыв водяной бомбы.

Однако никаких повреждений у нас не оказалось, и дело на этот раз обошлось только испугом. Больше салютов сверху не последовало.

Погода испортилась, и в течение нескольких дней мы ничего не предпринимали.

26 мая мы заметили у Шетландских островов шедший с востока неприятельский отряд, состоявший из восьми пароходов и трех миноносцев, но, к сожалению, „U 19" оказалась далеко позади него, почему и рассмотреть его было трудно.

Я набросал на бумаге вероятный курс противника и пошел ему наперерез. В средней части Северного моря, как и следовало ожидать, я снова открыл его и, когда головной истребитель настолько приблизился ко мне, что мог меня заметить, я погрузился.

Отряд шел строем пеленга. Я взял на прицел пароход, идущий последним, но когда я выдвинул снова перископ и взглянул в него, я увидел, что пароход уже вышел из линии прицела, и мне пришлось дать самый полный ход, чтобы догнать его; он быстро приближался. Вдруг раздался возглас рулевого: „Лодка выходит на поверхность, руль на борту!" Глубомер показал десять метров. Я тотчас же отдал приказание выпустить торпеду и начал погружаться, так как слишком приблизился к миноносцу.

Послышался взрыв торпеды, попавшей в цель.

В момент начала погружения, после произведенного выстрела, я был на глубине восьми метров, и лодка имела диферент на корму: если бы я не принял срочных мер, мы бы всплыли и неминуемо погибли. Холодный пот выступил у меня на лбу. Опасность прошла, но гибели нашей жертвы мы не могли видеть.

На обратном пути на нашу долю выпало еще два неприятных переживания.

27 мая 1917 года при пасмурной погоде, мы проходили мимо маяка на норвежском острове „Утсир". В 4 часа 45 мин. вдруг раздался звон аврального колокола на погружение. Поднявшись в рубку, я принял рапорт, что по носу показалась неприятельская подводная лодка. Взглянув в перископ, я увидел выходящую из тумана лодку, идущую со скоростью 15 миль. Я велел зарядить торпеду и принялся рассматривать лодку, выставляя на секунду перископ и опять опуская его. Я предположил, что это англичанин, несущий постоянно дозорную службу у о-ва „Утсир" и обстрелявший когда-то „U 6".

Лодка изменила курс, и мы очутились у нее по носу. Уменьшив ход, я собрался уже выпустить по ней торпеду, как вдруг увидел на ее палубе толпившихся людей, а на баке у нее стояли два тяжелых орудия; верхняя же часть перископа была выкрашена черными полосами, характерными для немецких подводных лодок. Все это я ясно рассмотрел в перископ. Но к какому типу принадлежала эта странная лодка, я определить не мог.

Отменив приказание стрелять и оставив перископ выдвинутым, я велел вахтенному начальнику и штурманскому офицеру зорко наблюдать за ней.

После долгих колебаний мы решили, что это, вероятно, одна из немецких подводных торговых лодок, которые, по дошедшим до нас слухам, были переделаны в вспомогательные крейсера.

Действительно, она оказалась подлодкой „Германия“, вышедшей, как военная, в первое свое плавание, под номером „U 155“. Она не входила в состав судов, подчиненных командующему флотом в Вильгельмсгафене, а числилась при адмиралтействе в Берлине и только что вышла из Киля, потому-то мы и не были во-время осведомлены о ее переделке и о включении ее в список военных подлодок. Да, дела!

Находясь еще довольно далеко от нее, мы решили всплыть на поверхность, поднять свой флаг и подойти к ней, для получения последних известий с театра войны.

Обменявшись впечатлениями с „U 155“, и попав у них даже на киносъемку (жаль, лента не удалась), мы продолжали свой путь. Днем мы потопили маленькую трехмачтовую шхуну с артиллерийским грузом, а на другой день вечером, в ясную погоду, очутились вблизи пловучего маяка „Доггербанкзюд“, при чем нам пришлось держаться от него на почтительном расстоянии, в виду подстерегавших нас там неприятельских подводных лодок. Приказав как можно внимательнее следить из рубки за неприятельскими перископами и торпедами, я пошел переменными курсами, применив для этого английский метод,

который я почерпнул из английских секретных карт, добытых немецкой подводной лодкой с потопленного английского парохода.

Около 10 час. вечера я почувствовал сильное утомление и решил отдохнуть.

Вдали, приблизительно в восьми милях, однообразно мигал огонь маяка, хотя было еще довольно светло. Я спустился вниз и только что прилег, как вдруг почувствовал какую-то безотчетную тревогу и тотчас же побежал наверх.

В рубке все было по-старому. Повторив свою стереотипную команду: „Следить за неприятельскими перископами и торпедами", я хотел уже спуститься вниз, как вдруг вахтенный крикнул: „Перископ с левого борта". Я скомандовал: „Право на борт, полный ход вперед!"

Взглянув в верхний иллюминатор колпака рубки, я, действительно, увидел выпущенные на нас четыре торпеды: их путь был ясно обозначен на поверхности, но, благодаря своевременно сделанному нами повороту, две из них, задев нас рикошетом, изменили свое направление, две же другие всплыли на поверхность, что я приписал их скверному качеству.

Чтобы избежать дальнейших атак, мы решили погрузиться.

30 мая мы пришли в Эмден. Теперь я убедился на практике, как нелегко было воевать в районе между Норвегией и Шотландией, так как вести атаку на транспорта, идущие кильватерной колонной и под конвоем миноносцев, очень трудно, между тем на западе и в Средиземном море до конвоя

еще не додумались, что очень упрощало нападение на неприятельские отряды.

В дальнейшем я не буду так подробно описывать наши плавания и постараюсь кратко излагать только самые крупные и интересные события.

До начала июля моя служба состояла из несения дозора в Северном море, где почти не было никакого движения судов.

21 июн в $2^1/_2$ часа ночи на бледно-розовом фоне моря, именно там, где мы и ожидали, показались маленькие облака дыма. Напряженно вглядываясь в бинокль, мы увидели два отряда, состоявшие из 13 пароходов, четырех миноносцев, двух тральщиков и одной яхты. Мне представился, наконец, случай выпустить две торпеды одновременно, одну—с носа, а другую—с кормы. Нас не замечали, благодаря чему расстояние между конвоирами было больше, чем полагалось. Своей целью я выбрал два парохода, шедших в кильватер друг другу. В 8 час. 2 мин. утра я выпустил первую торпеду, которая попала в форштевень переднего парохода, а вслед затем—вторую, попавшую также в намеченную цель, после чего „U 19“ быстро погрузилась. Я был очень горд, что моя первая двойная атака по большому отряду окончилась так удачно.

В то время каждый промах ставился нам на вид. Благодаря такому отношению начальства, мы старались экономить торпеды и нападать только наверняка, что со стратегической точки зрения являлось неправильным.

Я сейчас расскажу еще один случай, происшед-

ший в это плавание, который был причиной нашего возвращения в Германию.

1 июля вечером мы увидели у Норвежских берегов, к югу, тучи дыма, очевидно, от военных судов, шедших с нами в одном направлении.

Около полуночи стало почти темно и над морем расстилался мягкий полусвет. Отбросив надежду на возможность атаки, я спустился вниз подремать. Лежа на койке, я разглядывал висевшие над письменным столом литографии Данцига и вспоминал этот дивный город восточной Германии, как вдруг из носового помещения до меня долетел голос минера, говорившего кому-то: „Да, кажется, дымовые тучи исчезли“. Меня это так заинтересовало, что я немедленно поднялся в рубку.

Была полночь. Наверху все оставалось без перемен. „U 19“, идя полным ходом на юг, быстро удалялась от озаренного летним пурпуром северного небосклона. Тихое море матового отлива было как бы подернуто маслом.

Я спросил вахтенного начальника виден ли еще дым. Тот ответил, что дым уже скрылся, но впереди изредка появляется пена, как бы от винтов. Посмотрев внимательно в бинокль, он добавил: „Мне кажется, я вижу рубку идущей впереди нас подлодки“.

Сделав распоряжение изменить, на всякий случай, курс на 45° вправо, я хотел сначала приказать зарядить пушку, но так как комендор только что сменился с вахты, я пожалел его будить. Не успел еще рулевой лечь на новый курс, как я услышал дикий возглас вахтенного: „По правому борту два

перископа!“ Подскочив к борту, я в ужасе отпрянул назад. Перед нами в темноте вырисовывалась передняя часть неприятельской подводной лодки, идущей на нас полным ходом, с целью таранить нас, при чем оба ее носовые торпедные аппараты были направлены на нашу рубку.

Этот неожиданный маневр противника так меня поразил, что я не сразу смог отдать необходимые приказания.

„Право на борт! полный вперед! лево на борт! Зарядить пушку. Готовься к погружению. Право на борт!“

Мы так быстро развернулись, что наша корма прошла от форштевня неприятеля в нескольких футах. Вот, когда я пожалел, что пушка не была еще заряжена и что у нас не было ручных гранат.

Противник, однако, не стрелял, хотя попасть в нас было очень легко.

Мы лихорадочно принялись заряжать пушку, а наши моторы отчаянно задымили.

В это время враг стал медленно скрываться в волнах.

Что же произошло? Мне кажется, что мы уже с утра шли следом за английской лодкой, приняв ее за пароход, вследствие окружавших ее облаков дыма, понемногу догнали ее, и, благодаря светлому северному небу, были ею замечены. Погружаясь, она, вероятно, повернула на 90° для более удобной стрельбы по „U 19“ и поломала свои горизонтальные рули. Этим я объясняю внезапное всплытие ее форштевня и рубки. Наш быстрый поворот к

юго-западу дал нам возможность уйти прямо из-под носа противника.

Потеряв его из виду, мы еще долго удивлялись подобной развязке.

На этом „U 19“ закончила свое плавание, за время которого нам удалось потопить 7 пароходов.

В одном я твердо убедился: уничтожение подводными лодками отдельных судов, экипаж которых подбирается конвоирами, никогда не нарушает установленной связи между союзниками. Поэтому в моем военном дневнике 4 июля записано следующее: „Действительный ущерб может быть нанесен отряду только тогда, когда на него нападают надводные боевые силы и им удается его уничтожить целиком“.

Этот вывод оправдался следующей зимой, когда маленькие крейсера „Брумер“ и „Бремзе“, совместно с подводными лодками, уничтожили норвежский конвой; но, к сожалению, такие походы были тогда очень редки, так как надводные военные единицы не соответствовали подводным.

Благодаря этому, связь между Норвегией и Англией поддерживалась все время, несмотря на ущерб, причиняемый им нашими подлодками.

На „U 19“ вокруг Англии.

23 августа 1917 г. „U 19“ вышла из Вильгельмсгафена, получив задание блокировать западные берега Англии.

Сначала возникли сомнения, не будет ли это плавание слишком далеким, в виду несовершенства наших дизельных моторов, самых старых из всех поставленных на немецких подводных лодках. Однако мы настолько хорошо подремонтировали машины, что нас согласились выпустить в этот дальний рейс. Я решил во что бы то ни стало добраться до линии, где проходили океанские суда. Перед выходом в море мы узнали, по последним донесениям наших подлодок, что англичане, к сожалению, ввели так же и в Атлантическом океане плавание колоннами под усиленным конвоем; но все же нападать здесь было менее опасно, чем в районе между Англией и Норвегией, где весь путь был заминирован.

26 августа в 10 час. 40 мин. вечера мы подошли к Доврским заграждениям. Ничего не было видно, стояла темная ночь. При сильно засвежевшем ветре дождь хлестал прямо в лицо, и хотя это мешало наблюдению, но за то скрывало нас от неприятеля. На палубе все было задраено и готово к погруже-

нию. Наши нервы находились в крайне напряженном состоянии, так как мы ежеминутно могли наскочить на пловучую мину.

Около 1 часа ночи перед нами показались какие-то огни. Очевидно, это были освещенные буи. На горизонте виднелись неясные очертания Калэ, являвшиеся для нас некоторой ориентировкой. Я остановил дизеля и пустил в ход электромоторы, так как первые не имели заднего хода, что при нашем опасном плавании являлось существенным дефектом. До нас теперь доносился только шум ветра и моря, и мы напряженно всматривались во мрак ночи.

В 1 час 20 мин. раздался крик вахтенного: „Буй по левому борту!“ Мы чуть не попали в сети, едва успев застопорить машины и дать задний ход. Тяжелый стальной трос с висячей на нем сеткой был горизонтально протянут к бую. Я боялся, что наши винты и рули запутались в сетях, но, к счастью, „U 19“ благополучно миновала заграждение, даже не задев сетей.

Я отдал приказание: „Обе машины—полный вперед!“

— Буй по носу,—послышался в ответ голос вахтенного.

Тогда я скомандовал: „Право руля“, благодаря чему мы избегли столкновения с громадной черной бочкой, качавшейся, как привидение, на волнах. Она прошла по левому борту и прыгая исчезла за кормой.

Через 15 минут мы подошли к освещенным буям. Охрана отсутствовала. Было темно, как в могиле. Нас беспрерывно обдавало дождем, но я надеялся,

что, если в эту ночь нас не встретит ни один миноносец, мы пройдем благополучно.

Нам везло, и мы без приключений открыли на западе маяк, а по левому борту одновременно вспыхнули затененные, с одной стороны, огни Гризнес. Гри-Нэ

Мы вошли в Английский канал и, определив наше место, продолжали итти дальше каналом, но усиливавшаяся зыбь очень тормозила ход.

В 4 часа утра мы чуть не наскочили в темноте на какое-то судно без огней, и поспешили погрузиться, что было очень приятно, так как давало нам возможность отдохнуть.

Этот опасный переход через незнакомые заграждения, да еще в бурную погоду, сильно утомил нас.

При таких тяжелых условиях нам было очень трудно пробраться на запад, к выходу из канала.

Под вечер 28 августа, когда мы проходили меридиан Портсмут-Шербург, из дождевой завесы неожиданно вынырнул миноносец, но, к счастью, он не заметил нас.

Вечером заблистали огни острова Уайт, где уже давно никто не проходил, поэтому вряд ли кому могло прийти в голову, что сюда заберется наша подводная лодка.

Шторм продолжался несколько дней, и мы до 30 августа отстаивались около Плимута. За эти дни мимо нас только однажды прошел отряд транспортов, под прикрытием миноносцев.

31 августа ветер спал, и мы направились к западу.

Утром мы увидели четырехмачтовую шхуну средней величины, с белыми, как снег, парусами, делавшими ее заметной уже издали. Удивительно было то, что она, несмотря на попутный ветер, почти не подвигалась вперед и казалась стоящей на одном месте.

Очевидно, она поджидала нас. Эта мысль заставила меня принять необходимые меры предосторожности. Не доходя 10000 метров до шхуны, я погрузился на глубину перископа и взял ее на прицел; мне давно хотелось избавиться от имевшихся у нас в запасе и мешавших нам нескольких лишних торпед.

Рассматривая противника в перископ, я заметил, что на салинге фок-мачты была установлена бочка для наблюдателя, замаскированная парусами, из чего я заключил, что наша будущая жертва была для нас не совсем безопасной, и поэтому решил ни в каком случае не всплывать вблизи нее.

Приготовив „U 19" для атаки, я приказал зарядить носовой торпедный аппарат и поднять перископ. Взглянув в него, я увидел, что противник стал быстро удаляться из поля зрения.

На корме у него стояла пушка и при ней три человека, готовые к выстрелу. Я усмотрел в этом западню, и, боясь, что в нас могли бросить водяную бомбу, срочно погрузился, тем самым благополучно избежав опасности. Тем более, что за шхуной оказался еще и гидроплан.

В 2 часа дня прояснило и волнение улеглось. Мы двинулись снова к западу, когда вдруг вахтенный начальник мне донес, что на траверзе появился

дым. Внимательно всмотревшись в даль, я, действительно, увидел его.

Постепенно на горизонте стали вырисовываться мачты транспортов и в еле заметном дымке—наклонные стеньги миноносцев, вид которых всегда был нам неприятен. Этот бездымный отряд был для меня новостью, так как обычно транспортные отряды дымят, как вулканы. Разглядеть же отряд, идущий без дыма, очень трудно.

Действительно, как потом выяснилось, англичане добились того, что транспорта, проходящие через районы заграждений, дымили очень слабо, что было с их стороны большим техническим достижением. Через некоторое время отряд стал увеличиваться, и я насчитал около 20 пароходов, с целым дивизионом миноносцев. Пароходы были все крупного тоннажа и среди них резко выделялся четырехмачтовый, около 10000 тонн. За все время войны, несмотря на то, что я прошел десятки тысяч миль, я впервые видел перед собой такого гиганта.

Отряд шел в три кильватерные колонны, на большом расстоянии друг от друга. Мы оказались у них в тылу, что для атаки было невыгодно. Дав полный ход вперед, я начал нагонять неприятеля.

Приблизительно через два часа, он переменил курс и в 4 часа 5 минут пошел прямо на нас. Когда идущие впереди миноносцы стали приближаться, я погрузился и продолжал свой путь полным ходом под перископом. Прошел еще час и, когда я думал, что настал момент начинать атаку, отряд снова резко изменил курс, и я очутился среди неприятельских судов, при чем самоее большое из них вы-

шло из линии моего прицела; лишь уходом в глубину я избежал столкновения с одним из транспортов.

Когда я снова взглянул в перископ, идущий последним в колонне пароход, около 5000 тонн, как раз проходил линию моего прицела. Полным ходом я повернул за ним и, выпустив торпеду из носового аппарата, немедленно погрузился. Послышались два взрыва одновременно: взрыв торпеды и взрыв котла. Я ждал в ответ от неприятеля водяной бомбы, но ее, на наше счастье, не последовало, и я благополучно вышел на чистую воду, оставив мысль о вторичном нападении, так как наши аккумуляторы израсходовали всю свою энергию и нам было необходимо зарядить их. Подорванный нами пароход был вооружен и, по-военному, окрашен в серый цвет. Один из миноносцев до поздней ночи пытался взять его на буксир, но ему это не удалось из-за сильного волнения.

1 сентября мы были на пути к островам Сцилли и в 8 час. 30 м. увидели над собой аэроплан, который находился всего в 1000 метров от нас и пересекал курс с юга на север. Стоявший на корме вахтенный матрос прозевал его.

Я тотчас же скомандовал погружение, боясь его атаки и был очень удивлен, что он спокойно пролетел мимо. Из-за сильного ветра нам не слышно было шума его пропеллера, что могло иметь для нас роковые последствия, тем более, что он летел настолько низко, что мы без помощи перископа могли разглядеть его красно-бело-синие знаки Антанты. Нас спасло только то, что он был очень

поглощен своей машиной и заботой о том, чтоб благополучно перелететь канал.

В 2 часа дня, во время сильного шквала с дождем, показалось судно, быстро идущее под полными парусами на пересечку нашего курса. Я решил атаковать его, тем более, что имел возможность, несмотря на сильное волнение, беспрепятственно погрузиться, так как мы шли поперек волны. Кроме того, для сохранения диферента, нам необходимо было избавиться от одной торпеды. Противник, благодаря сильному весту, делал 9-10 узлов. Заметив, что он приближается слишком быстро, я описал полный круг, погрузился глубже,—чтобы избежать с ним столкновения,—и, подпустив его на расстояние выстрела, выпустил с носа торпеду.

В этот момент, по моему вычислению, парусник должен был быть как раз на линии прицела. Я приказал поднять перископ выше, так как его заливало водой и, взглянув в него, остолбенел от ужаса: перед моими глазами выросла серая стена, и нам грозило неминуемое столкновение.

Я скомандовал: „Все по местам! Немедленно погружаться, всеми средствами! Стоп машина! Закрыть аппараты!“

Прошло несколько секунд. На баке парусника показалась фигура вахтенного, с ужасом указывавшего на наш перископ.

Вдруг я почувствовал легкий толчек в лодку, но благодаря тому, что мы шли малым ходом, он не причинил нам вреда. В это время мне донесли в рупор из носовой части, что торпеда пущена.

Мне до сих пор непонятно, как мы остались в живых, столкнувшись с парусником и выпустив в то же время торпеду.

Отделавшись так легко, „U 19“ продолжала свой путь. Глубомер показывал 20 метров. Я решил отомстить за свой испуг и отдал приказание подняться на поверхность и приготовить пушку.

Несмотря на сильную зыбь и на риск быть обстреленными, мы всплыли, и команда с увлечением принялась заряжать пушку.

Вскоре вслед удиравшему паруснику прогремел наш первый выстрел. Судно встало в дрейф, команда спустила шлюпки и, подняв на них паруса, исчезла из виду.

Через несколько часов нам удалось потопить пароход „Акароа“ в 1343 тонны, он быстро скрылся в волнах, оставив на поверхности следы масла, с острым запахом парафина. После этого, обвязав себя концом, я с большим трудом, борясь с волнами, пробрался на бак для осмотра форштевня. Оказалось, что он был очень сильно погнут сверху, а с бортов имелись большие вмятины. Это навело меня на мысль, что при последнем столкновении с парусником мы ударили его не форштевнем, а скользнули под его килем, благодаря чему выпущенная в этот момент торпеда прошла глубже цели. Если бы она взорвалась о борт парусника, то ни от него, ни от нас ничего бы не осталось. Выпуск торпеды произошел от толчка при столкновении, как это уже имело место у берегов Норвегии 14 мая.

Осмотрев форштевень, я решил продолжать свой путь, так как торпедные аппараты, по всем признакам, были исправны, и проложил курс на запад. На другой день после полудня мы заметили на запад от острова Сцилли отряд из 26 судов, под сильным прикрытием. Как только стало смеркаться, „U 19“ приготовилась к атаке.

Благодаря полнолунию, нам легко было различить неприятельские миноносцы, тральщики и сторожевые суда. Чтобы не быть ими обнаруженными, я решил вести нападение под водой. Когда я погрузился, луна скрылась за тучами, которых я не заметил раньше, и нам стало трудно ориентироваться, несмотря на два перископа.

К сожалению, выяснилось, что отряд был построен не в две кильватерные колонны, как нам казалось, а в одну, и шел малым ходом, часто останавливаясь.

Но, благодаря темноте и отсутствию огней, за исключением слабого фонаря на корме, суда шли на значительном расстоянии друг от друга, а между ними сновали конвоирующие их миноносцы.

В 12 час. 44 мин. ночи я выпустил торпеду в конвоира, шедшего другим курсом и быстрее остальных судов. Но, увы, она не попала в цель. Когда я попытался снова навести линию прицела, противник уже скрылся с поля зрения, и я исчез в глубине.

С этим отрядом нам и дальше не повезло. „U 19“ вскоре всплыла и начала готовиться к дневной атаке.

Когда рассвело, мы увидели на носу, далеко в сторону от нашего курса, несколько конвоиров, и

я решил попытаться на глубине перископа обогнуть с тыла неприятельскую колонну. К счастью, погода была сносная.

Около 3 часов пополудни нас вероятно заметили, и один из миноносцев устремился прямо на нас. Мы тотчас же погрузились и, судя по шуму его винта, он прошел точно над нами. Очевидно, у нас с ним был один и тот же курс, но мы находились на разных глубинах, что предотвратило столкновение.

„U 19“ пошла полным ходом, чтобы атаковать шедший в тылу колонны пароход, но в 5 час. противник изменил курс, повернул прямо на нас, так что мы очутились с носа отряда. Я спокойно продолжал итти ему навстречу.

Пароходы были все крупные, по 3000 тонн, почти все светло-серого цвета.

Я велел приготовить два заряда. В 5 час. 34 мин. мы выпустили из носового аппарата торпеду, которая, по-моему, должна была попасть в цель, так как курс и ход противника были правильно учтены и расстояние было подходящее.

Однако взрыва не последовало. Другой пароход в это время уже проходил мимо прицела, но я не выпустил второй торпеды,—так как он показался мне слишком отдаленным для выстрела,—и отдал приказание убрать перископ и начать погружение.

Чувствуя сильное переутомление, я решил часа $1^1/_2$ поспать. Столкновение третьего дня, 24-часовое преследование врага и ночная атака измучили меня окончательно, тем более, что я уходил с рубки всего на полчаса.

Когда же я отдохнул, я готов был поколотить себя за выпущенную из рук добычу. Промахнулся ли я или торпедный аппарат был поврежден от столкновения с парусником—трудно было сказать, но, во всяком случае, мне это было очень неприятно.

„U 19“, сопровождаемая двумя акулами, тихо поплыла обратно из Бискайского залива к южным берегам Ирландии.

4 сентября стало очень туманно и 5 сентября я решил пристать к мысу Майнхэду, с целью найти себе там удобную стоянку.

Мы взяли курс на север. В 6 час., когда мы были в милях 40 от берега и я приказал каждые полчаса стопорить машину и измерять глубину, меня вдруг охватило какое-то смутное беспокойство, и я поднялся в рубку на час раньше, чем предполагал. Погода была пасмурная, море гладкое, как зеркало, но при этом шел дождь и местами туманило. Измерив глубину, мы пошли дальше, так как не нашли удобного места для стоянки, при чем пришлось итти под одним мотором: вторым в это время заряжались аккумуляторы. Вахтенным приходилось быть особенно бдительными, так как при такой скверной видимости мы могли неожиданно натолкнуться на неприятеля.

В 6 час. 30 мин. утра с правого борта под углом 45° нами была замечена белая пена. Решив, что это следы от форштевня или винтов противника, я велел отставить зарядку аккумуляторов и немедленно начать погружение. Через несколько секунд, когда туман рассеялся, пред нами внезапно

выросла черная стена в несколько сот метров высоты. С левого борта виднелись буруны; тут я понял, что окружавшая нас пена была от берегового прибоя. Счастье, что мы шли под электромоторами, благодаря чему я мог дать полный ход назад и остановить лодку.

Скалистый берег был так близко от нас, что мы могли оттолкнуться от него багром. Лот показал глубину в 5 метров. Осторожно отрабатывая машиной назад, мне удалось развернуться и выйти на глубокое место без повреждений. Чуть не произошедшая с нами катастрофа объясняется тем, что вследствие пасмурной погоды мы несколько дней не имели наблюдений и шли по счислению; кроме того, скалистые берега Ирландии дают крутой обрыв, не поддающийся измерению лотом.

Весь день 5 сентября мы крейсировали в тумане, у самых берегов, ожидая ясной погоды, чтобы определить свое место, но туман рассеялся, когда уже стало смеркаться; маяки же, в виду военного времени, не зажигались. В $12^1/_2$ час. ночи меня вызвал наверх вахтенный штурман, свистнув мне через рупор, помещавшийся около моей койки. Когда я поднялся в рубку, „U 19“ была готова к погружению. Штурман сообщил мне, что по носу идет миноносец, освещенный луной. Взглянув в бинокль и увидев подтверждение его слов, я тотчас же скомандовал погружение. Враг шел на нас полным ходом.

Подбежав к авральному колоколу и прозвонив тревогу, я отдал приказание: „По местам! Обе машины полный вперед! Всеми средствами ускорить погружение!“

Едва мы успели задраить люк в рубке, как „U 19“ начала погружаться. Глубомер показывал быстро меняющиеся глубины: 5 метров, 8 метров, 9 метров...

Вдруг лодка содрогнулась от сильного толчка. В ушах зазвенело. Лампочки разлетелись вдребезги. Вблизи нас взорвалась водяная бомба, когда мы были на 15 метров глубины.

С центрального поста донесли, что лодка продолжает слушаться руля. Это меня успокоило. От сильного сотрясения, всего больше отразившегося на корме, торпедные аппараты и чувствительные механизмы зарядов испортились, о чем мы узнали только впоследствии, когда нам пришлось стрелять.

13 сентября одна из наших машин на несколько дней выбыла из строя, вследствие чего мы, обогнув Англию с севера, пошли в обратный путь.

Море было бурно. Стоял туман. После полудня мы увидели в расстоянии около 1000 метров американский миноносец, с трудом продвигавшийся вперед из-за волнения. Только что мы успели погрузиться, как над нами раздался взрыв от водяной бомбы, к счастью в нас не попавшей.

Следующие дни обратного пути не принесли ничего нового. Мы шли в обход Шетландским островам, имея все время скверную погоду и не встретив за шесть дней ни одного судна. Точно все вымерло. Поддерживалась связь лишь по немногим конвойным линиям. Да, Англия тяжко страдала от неограниченной подводной войны...

Первое судно после миноносца, встреченного нами у южного берега Ирландии, был пловучий

маяк Доггербанк-Зюд, недалеко от Гельголандской бухты. 24 сентября мы прибыли в Вильгельмсгафен.

Так как „U 19“ предстоял довольно длительный ремонт машин, то меня запросили, не соглашусь ли я взять на себя командование новой лодкой „U 52“, которая готовилась к выходу в море.

Я охотно согласился, так как надеялся на бо́льшую удачу, чем на „U 19“. „U 52“ была новой, быстроходной лодкой и предыдущему командиру принесла награду „Pour le mérite“. К тому же я ни разу еще не имел дела с действительно современной подлодкой.

Командиром „U 52“. Потопление и поднятие лодки.

Я принял новую лодку в Вильгельмсгафене и, в целях снаряжения ее, пошел сразу в Гельголанд. Перед выходом в море нам были выданы торпеды трех сортов, но так как все они были бо̀льшего— 50-с/м—калибра и не помещались в наши аппараты, мы сняли с них ножницы для прорезания сетей.

„U 52“ была построена очень удачно: быстро погружалась, имела хороший ход и отличалась еще многими преимуществами перед другими лодками. Но мне надо было все-таки привыкнуть к ее новым техническим усовершенствованиям.

Сложные маневры с перископом зато отпадали, так как он был прикреплен к определенному месту и при его поднимании и опускании автоматически поднималось и опускалось место командира.

Для кормового аппарата нам выдали 2 удлиненные 7-метровые, типа „Г“, торпеды, совершенно не подходившие к нашим аппаратам, приспособленным только для 6-метровых. Однако, сняв с них ножницы для сетей, мы добились их применения.

Согласно данному нам заданию, наш путь пролегал через Северное море, но пришлось итти че-

рез Балтийское, так как первое было сплошь заминировано англичанами. Мимоходом нам предстояло еще зайти на верфь в Вильгельмсгафен. Вход в Яду был очень затруднителен из-за сильного веста, разогнавшего большую волну на баре. Нас так заливало, что мы стояли в рубке, привязанными к перископу, по колено в воде.

Постояв недолго в доке, мы 2-го октября 1917 г. двинулись через Кильский канал на восток, а на другой день, в воскресенье, вышли из Киля к северу.

На виду у сторожевого судна, близ Бельта, мы занялись пробными маневрами, чтобы удиферентовать нашу лодку для плавания в почти пресных водах Балтийского моря. Новый инженер-механик ошибся в расчетах и неправильно установил регуляторы, вследствие чего „U 52“ получила большой диферент на корму и начала погружаться слишком быстро.

В подобных случаях я всегда пускал лодку до дна, чтобы приучить команду центрального поста к самостоятельной работе. Но тут я инстинктивно отдал приказание продуть уравнительные систерны сжатым воздухом, чтобы предотвратить удар „U 52“ о дно.

Это случайное решение спасло нам жизнь.

Поднявшись на поверхность, мы прошли малым ходом мимо сторожевого судна, чтобы, дождавшись ночи, продолжать наше плавание, но на пути у нас разорвало крышку цилиндра одного из дизелей, вследствие чего явилась необходимость вернуться в Киль, чтобы заменить ее новой.

Я дал полный ход и, обойдя подводный крейсер „U 156“, еще в ночь подошел к Килю.

На другое утро 29 октября 1917 года „U 156“ привел нас к верфи, и мы ошвартовались у набережной.

Я тотчас же приказал поставить предохранительные чеки на носовые торпеды, оставив кормовые торпедные аппараты наготове, так как мы собирались, приняв запасные части, сразу итти в море. Удлиненные же торпеды типа „Г“ пришлось, за недостатком места, разобрать.

Это было нелегкой задачей, опасной и отнимающей много времени, тем более, что зарядные отделения торпед были очень тяжелы и их трудно было удержать при разборке.

В 10 час. утра я обошел лодку и, позвав главного инженера, отправился с ним к начальнику подводного плавания, чтобы доложить о нашем приходе на верфь и ускорить наш выход в море.

Мы были в конторе, когда раздался страшный взрыв. Стекла посыпались из оконных рам; в испуге взглянув в разбитое окно, я увидел влево, рядом с паромом, поднявшийся вместе с черным дымом водяной столб. По всем признакам, взрыв произошел вблизи нашей лодки, и мы бросились бегом к месту катастрофы. На нас сыпались осколки железа, а под ногами хрустели разбитые стекла. Сначала мы думали, что взорвались баки с кислородом, но, к сожалению, наше предположение оказалось неверным.

Когда мы прибежали на набережную, к месту, где стояла „U 52“, то увидели, как в водовороте

медленно исчезала рубка нашей лодки, с открытым настежь люком. Подошедшая моторная лодка подбирала из воды оставшуюся в живых часть моей команды.

Даже своему злейшему врагу не пожелал бы я испытать то, что я пережил в эти минуты. Нелегко мне было овладеть собой. В голове роились вопросы: что же случилось? Как могло все это произойти? Не был ли я причиной катастрофы? Неужели так бесславно закончится моя служба в подводном флоте?

Водная поверхность постепенно успокаивалась и только пузырьки воздуха указывали на место, где только что находилась одна из лучших подводных лодок Германии. Я, как автомат, отдал приказание отправить уцелевшую часть экипажа в лазарет дредноута „Принц Регент Луитпольд“, стоявшего как раз позади нашей лодки. На месте взрыва пока нечего было делать. Попытки к поднятию судна могли быть предприняты только по прибытии водолазов и подъемных кранов. На средней палубе дредноута был убит матрос тяжелым стальным блоком, подброшенным взрывом. На стоявшей поблизости подлодке одного человека убило осколками и многих ранило.

В лазарете я пересчитал свою команду и просил о ней позаботиться. Большая часть экипажа была спасена, так как она работала в это время на верфи.

Было установлено, что причиной катастрофы был взрыв двух торпед в кормовом отделении, но отчего они взорвались было не выяснено, так как никто к ним не прикасался. Это было тем более странно,

что они были вложены в аппарат проверенными. Бывшая около торпед команда, закрыв крышки, прошла через верхнюю палубу к носовым торпедным аппаратам для продолжения работы. В кормовом отделении оставались только минер и его помощник для уборки помещения. Их обоих не нашли.

Во всяком случае, я мог констатировать, что при обслуживании аппарата не было сделано никаких ошибок. Больше я ничего не мог установить.

Между тем, начались работы для спасания лодки. Первым на место катастрофы явился водолазный офицер приемной комиссии капитан-лейтенант Брейтигам. Он распорядился о присылке подъемных кранов и спасательных пароходов. По исследовании лежавшей на дне лодки оказалось, что поднять ее с помощью подъемного судна „Вулкан“ было невозможно, так как она находилась у самой набережной и „Вулкан“ не мог подойти к ней. Эта работа могла быть произведена только двумя большими пловучими кранами верфи.

На стуки в борт, изнутри лодки, вернее всего — с центрального поста, послышались ответные слабые стуки. Значит, как это ни казалось невероятным, там еще были живые люди.

Пузырьки от выходящего на поверхность воздуха продолжали появляться, и для спасения заключенных требовалась немедленная помощь, так как лодка постепенно заполнялась водой.

Руководство в спасении погибавших взял на себя начальник 3-й подводной флотилии, капитан-лейтенант Гайер, случайно находившийся здесь на своем флагманском судне. Несметная толпа окружала ме-

сто несчастья; шел сильный дождь. В бесконечных приготовлениях прошло несколько часов.

Под корпус подлодки были подведены два стальных стропа и, наконец, прибыли пловучие краны. Наш план состоял в том, чтобы поднять сначала носовую часть лодки и через передний люк спасти заключенных. Мы приступили к работе в $3^1/_2$ часа дня, но так как стропа соскользнули с середены лодки под корму и застряли в горизонтальных рулях, она сорвалась.

Опять прошло $1^1/_2$ часа. Со времени взрыва уже протекло 7 часов, и мы считали оставшихся в лодке погибшими. На наши стуки уже не было ответа.

В 5 час. мы снова стали осторожно поднимать лодку и часть форштевня появилась на поверхности воды. Можно было даже видеть верхнюю часть центрального перископа, поднимавшуюся немного над рубкой. Самая трудная работа начиналась теперь. Вдруг все вздрогнули: центральный перископ выдвинулся изнутри и мрачно уставился на нас своими стеклами, точно выпученными глазами.

Значит, хоть один человек еще был жив там.

Наше волнение усилилось, так как явилась, наконец, возможность сообщаться с несчастными, но наши стуки, очевидно, до них не доходили, поэтому мы стали махать руками и держать записки перед перископом.

Главной нашей задачей было внушить бодрость несчастным, чтобы они не теряли энергию для борьбы с затопляющей их водой и ядовитыми газами. Пузырьки все еще поднимались над ними.

Подъем носовой части лодки подвигался очень медленно. Наконец, нам удалось подвести под нее якорную цепь с „Принц Регент Луитпольда“, после чего открыли оба люка и выкачали из них часть воды, а в 7 часов отправившийся туда первым водолазный офицер тотчас же вернулся обратно и сообщил, что из-за скопившихся в люке ядовитых газов было опасно прорубить переборку в центральный пост. Кроме того, туда могла хлынуть вода, и от тяжести лодка могла снова оборваться. Надо было спешно извлечь людей из рубки, затопленной водой, проникавшей уже и на палубу, что очень осложняло работу.

Обратимся теперь к оставшимся в живых заключенным. Я буду передавать точно, что мне рассказал старший рулевой Сопка, отличавшийся всегда большой решительностью и основательностью.

Во время уборки судна Сопка находился у центральной переборки, где помещалась каюта командира, когда его внезапно свалило с ног. Придя в себя, он увидел бегущих мимо людей и почувствовал сильный запах пороха. Никакого взрыва он не слышал.

Его инстинктивно потянуло на воздух, и он бросился к ближайшему выходу в камбузе. Там уже находились вахтенный унтер-офицер К. и повар; стараясь выбраться наверх, они судорожно цеплялись за лестницу. Сопка бросился за ними, но почувствовал удар в голову и снова упал оглушенный. Однако он сразу пришел в себя, благодаря бившей на него фонтаном из люка ледяной воде.

„U 52“ тонула. Только что поднявшийся наверх старший матрос Бреган был сброшен обратно захлопнувшейся крышкой люка и потоком ворвавшейся оттуда воды, при чем тяжелым сапогом ударил по черепу Сопку.

Последующие события разыгрались с невероятной быстротой.

Оба бросились обратно в пост. Торопливо закрывая дверь переборки, они услышали отчаянный крик человека, умолявшего впустить его. Тут Сопка понял, что речь шла о жизни и смерти. До этой минуты он действовал механически. Они еще раз открыли дверь и втащили стоявшего перед ними второго машиниста, до тех пор, вероятно, лежавшего без сознания. Дверь передней переборки они захлопнули, но задняя была еще открыта. Вода с кормы лилась в нее рекой. Там остались двое рабочих с верфи. Один из них уже вбежал в центральный пост и старался втянуть туда безумно кричавшего товарища.

Сопка хотел подняться наверх через рубку, остававшуюся еще сухой, но в это время третий рабочий с верфи, почти достигший выходного люка, был подхвачен ворвавшимся туда потоком воды и сброшен вниз обратно в рубку, при чем крышка центрального люка захлопнулась сама собой от напора воды, однако часть ее успела хлынуть в центральный пост; Сопка отпрянул назад.

Между тем, унтер-офицер, старший матрос Бреган и второй машинист пытались затворить заднюю дверь переборки, после того, как втащили туда рабочего с верфи. Но это им не удавалось, так как с

берега через рубку лодки был протянут в машинное отделение воздушный шланг для работ. В то время, как все трое старались изо всех сил закрыть переборку, Сопка лихорадочно искал, чем обрубить шланг; наконец, он нашел какой-то инструмент, обрубил им его и закрыл дверь.

Вода продолжала лить сверху через захлопнувшийся центральный люк. Удалить шланг оттуда было невозможно. Кто-то приспособил ламповый кабель к крышке люка, и все повисли на нем, чтобы своей тяжестью прижать крышку и перекусить ею шланг. Но и это не удалось. К счастью, давление воды было не очень сильное, так как „U 52" лежала не более, как на 11 метрах глубины.

В это время двое матросов с центрального поста пытались поднять лодку сжатым воздухом, что оказалось немыслимым, так как баластные систерны были пусты и клапаны их закрыты.

Так как вода доходила уже до пояса, утопающие стали откачивать ее насосом, что дало некоторые результаты: вода остановилась, успев заполнить только флоры. Электрический свет продолжал все время гореть, благодаря чему им удалось выяснить, что в помещении находится 8 человек: четыре унтер-офицера, машинист, старший матрос и двое рабочих с верфи. Крен лодки на правый борт доходил до 20°. Вдруг распространился резкий удушливый запах. Он шел от патронов калия, которые попали в воду. В виду опасности задохнуться, нельзя было терять ни одной минуты, и несчастные тотчас занялись извлечением этих патронов из воды и складыванием их на сухое место. Это помогло,

дышать стало легче. Но вода проникала из всех не закрытых отверстий.

Прокладка переборок была очень тонка, электрическая проводка порвалась, рупоры были открыты. Впрочем, часть этих отверстий им удалось, с большим трудом, заделать.

Затем кому-то пришло в голову напустить в помещение сжатый воздух, чтобы уменьшить давление проникающей воды. Это заметно улучшило положение, и после всех тревог наступило некоторое успокоение.

Кочегар лежал на полу и тяжело стонал; его перебросило взрывом из машинного отделения, помещавшегося рядом с торпедным на корме,—в центральный пост, на расстояние в 13 метров. При этом его несколько раз ударило об углы, что, конечно, причинило ему внутренние повреждения.

Второй кочегар и рабочие постепенно теряли самообладание. Остальные, более спокойные, придумывали меры для спасения. Прежде всего было решено дать знать о себе, сигнализируя куском железа о борт: „Восемь человек еще живы. Лодка постепенно затопляется. Спешите оказать помощь".

В центральный перископ ничего не было видно, он был под водой. Часы тянулись бесконечно. В 2 часа вдруг погасло электричество; зажгли запасную лампу, которая горела еще шесть часов.

Сигналы снаружи были ясно слышны, но от волнения никто не мог разобрать слов.

С каждым часом вода поднималась; дрожа и стуча зубами, все старались залезть как можно выше.

Разговоры постепенно затихли, и наступило общее отупение.

Так прошло шесть жутких часов.

Вдруг почувствовался толчек в лодке. Передняя часть ее приподнялась, а люди, находившиеся в задней части центрального поста, очутившись в хлынувшей на них воде, стали отчаянно взывать о помощи, теряя всякую надежду на спасение.

„U 52" соскользнула со стропа и снова легла на дно. Непривычные к воде рабочие продолжали стонать, но мало-по-малу надежда на спасение стала расти, так как изредка лодку толкала какая-то невидимая сила.

Около 5 часов был опять толчок и слабый луч света вдруг проник в помещение. Все бросились к перископу, который, вероятно, вышел из воды.

2-й кочегар завладел им и не выпускал из рук.

Он сообщал отрывочными фразами: „Нас поднимают два крана... на набержной толпа людей... подходит лодка... перед объективом—записка... но прочесть ее нельзя..."

Желая подать признаки жизни, он стал поворачивать перископ в разные стороны. Все помогали ему и каждый бросал взгляд на берег. Это придало бодрости несчастным и подняло их настроение.

Около 7-ми часов вечера из-за передней переборки послышался глухой голос: „Не отворяйте... ядовитые газы... вас выпустят через рубку".

Это говорил офицер, проникший в лодку через поднятую и выкачанную переднюю ее часть.

К переборке же центрального поста он не мог добраться, так как она находилась на самом глубоком месте и была залита водой. Кроме того, ему мешали темнота и хлористые газы, затруднявшие дыхание.

И так подъем „U 52“ должен был еще продолжаться до тех пор, пока люк рубки не выйдет из воды. Между тем, оба крана имели нагрузку до последней степени и каждую минуту могли сломаться.

Посредством водоотливных пароходов и паровых пожарных насосов, вода была наконец, выкачана из носовых помещений, что облегчило работу кранов. Люк рубки постепенно стал показываться над поверхностью.

После того, как передняя половина комингса люка появилась над водой, лодка внезапно остановилась.

Промокшие от упорного дождя и долгой работы в воде, мы стояли вокруг колпака рубки в маленьких лодках и не знали, что предпринять, когда нам пришло в голову потребовать подвесные беседки. Мы быстро окружили ими находившуюся под водой часть люка, вставили туда несколько шлангов с водоотливных пароходов и начали выкачивать воду.

Дело пошло на лад.

Медленно, вследствие выкачивания воды насосами, „U 52“ стала опять подниматься, пока весь край люка не появился над поверхностью.

Рубка, наконец, очутилась над водой. Спасение было близко. Первым делом мы открыли люк рубки,

откуда был вынут труп рабочего, тщетно пытавшегося при потоплении лодки выбраться из башни.

Заключенным было немедленно сообщено: „Рубка свободна от воды. Открываем центральный люк“.

Поразительно бодро послышалось в ответ:

„В центральном посту еще живы 8 человек“.

Чтобы помочь выходящим, мы встали цепью. В 8 час. вечера открыли центральный люк и увидели на трапе спасенных от гибели несчастных, стремительно спешивших наверх.

Благодаря пережитым волнениям и перемене воздуха, они еле держались на ногах и были тотчас же отправлены в лазарет, где, за исключением тяжело раненых, все вскоре поправились.

Я и сам дошел до полного истощения сил, но в то же время не переставал думать о причинах взрыва. Что могло быть виной его? Не произошло ли это от какой-нибудь небрежности?

Ближайшее расследование должно было выяснить причины несчастья.

На другой день удалось перетащить „U 52“ в пловучий док, находившийся по соседству и, отдав последний долг погибшим, мы стали доискиваться причин катастрофы. Вся машинная часть кормовых торпедных аппаратов оказалась разрушена взрывом и осколки были разбросаны по всему помещению. Выходные крышки аппаратов были заперты, однако у крана прибора для выпуска воды из аппарата виднелась оторванная рука, судорожно сжимавшая его и после смерти. Видимо, вода оттуда была удалена сжатым воздухом.

Нам удалось определить, что стопора торпеды не были зажаты, благодаря чему она имела слабину. При удалении воды сжатым воздухом из аппарата, торпеда получила движение вперед и, ударившись ударником о закрытую крышку цилиндра, взорвалась.

На наше счастье мы еще не успели выйти в море. Впрочем, взрыв торпеды мог случиться и в то время, как мы пробирались при килевой качке через речные бары или же при пробном погружении близ Бельта. В те дни такие ошибки при обращении с торпедными аппаратами объяснялись тем, что не все причины, могущие произвести взрыв, были известны, равно как и последние усовершенствования торпед, впервые примененных на подлодке „U 30“.

На меня лично, таким образом, не падало никакой ответственности, и мне снова предоставили мою прежнюю лодку „U 19“, сданную мной всего несколько дней тому назад.

На „U 19“ в Ирландском море.

Для ремонта машин „U 19“ потребовалось еще довольно много времени и только 22 декабря 1917 г. мы вышли из реки Эмс. В этом плавании с нами случилось много интересного.

Оркнейские и Фэрские острова мы прошли, не встретив никаких заграждений. Атлантический океан показался нам в этот раз гораздо милостивее, и мы быстро двигались вперед. Скалистые хребты и вершины Гебрид время от времени оживляли горизонт.

28 декабря 1917 года мы подошли ко входу в так называемый Северный канал, соединяющий океан с Ирландским морем.

Было полнолуние, полный штиль и очень тепло. В полночь мы благополучно уклонились от встречи с тремя тральщиками, шедшими в строю кильватерной колонны, а в 2 час. 32 м. меня вызвали в рубку, так как вахтенный заметил на горизонте по носу дымки.

Я приказал погрузиться на глубину перископа. Мы очутились прямо перед отрядом, определенно шедшим на нас. В перископ было видно, что суда шли в несколько рядов, а между ними сновали миноносцы. Все они казались относительно круп-

ными, так как шли с баластом и имели очень небольшую осадку, что служило доказательством того, что английские гавани были настолько переполнены судами, что последние негде было грузить и они отправлялись обратно, большей частью, с балластом.

Расстояние между неприятельскими колоннами было около 1000 метров, так что мы могли свободно встать между ними поперек и дать двойной



Взорванный торпедой „Мекстон".

залп из носового и кормового аппаратов одновременно.

Мне удалось уклониться от миноносцев, шедших зигзагами и охранявших колонну с боков. Повернув „U 19" поперек колонны, я взял на прицел второй пароход среднего ряда и, когда его мостик пришелся как раз против радио-прицельного волоска в перископе, я отдал приказание: „С кормового аппарата—пли! Повернуть перископ и навести линию прицела на следующее судно".

С кормы послышалось ответное донесение: „Торпеда пущена".

Когда следующий пароход проходил линию прицела, я приказал выпустить торпеду с носа и вслед за этим быстро повернуть перископ, чтобы проследить попадание первой торпеды. Она взорвалась, очевидно, в кочегарке, и пароход, окутанный дымом, стал быстро погружаться своей носовой частью.

Когда раздался взрыв второй торпеды, мы немедленно скрылись под водой.

Начало было удачное. Англичане, повидимому, приняли наши торпеды за минные заграждения и, не предприняв никаких оборонительных действий, полным ходом покинули место катастрофы.

Через некоторое время я опять увидел в перископ большое судно странной формы и, приняв его за наливной пароход, собирался уже начать атаку, но, приблизившись к нему, разобрал, что это был затопленный нами неприятель, значительно изменивший свой прежний вид: его форштевень и корма с винтом виднелись над поверхностью, а средняя часть была вогнута и скрывалась под водой, так как моя торпеда попала в середину его киля. Нам удалось очень удачно заснять его в этом положении.

Но мне совсем не нравилось, что судно осталось на поверхности, и поэтому, спустя 5 часов, я приказал обстрелять его из нашей 10,5-с/м пушки, после чего оно, приняв перпендикулярное положение, скрылось под водой, ровно через $7^1/_2$ часов после взрыва торпеды. Последним исчезло с зеркальной поверхности моря длинное жерло его кормовой 10,2-с/м пушки.

Погибший пароход был „Мекстон", в 3840 тонн.

На другой день нам надлежало войти в узкий Северный канал. Я собирался заблокировать вход в Глазго, для чего необходимо было прорваться сквозь линию дозора около островов Рэтлина. Подход к этому обрамленному скалами проливу между Шотландией и Ирландией, шириной в несколько морских миль, был очень затруднителен.

На берегу один за другим зажигались маяки. Несмотря на войну, Англия не могла потушить их, так как в этом узком проходе, известном своими противоположными опасными течениями, они были безусловно необходимы для их же мореплавателей.

С нашей стороны было большой дерзостью проникать в эти внутренние воды Англии с такой плохой подводной лодкой, как „U 19", но ночи были очень длинные, а высокие скалистые берега представляли прекрасный защитный фон для идущей на поверхности и невидимой в темноте ночи подводной лодки.

29 декабря 1917 г. мы находились в выжидательном подводном положении около Глазго, где нам удалось обнаружить только береговую связь. Кроме того, мы заметили там маленький дирижабль, типа Парсиваль, летавший вокруг отвесных скал острова Айльса-Крэг.

Нам приходилось оставаться под водой с рассвета до заката солнца, как когда-то в Финском заливе.

Связь между английскими портами, даже самыми значительными, была очень нерегулярна. По понедельникам, после воскресного отдыха, в море, обыкновенно, не выходил ни один пароход. По субботам же, наоборот, старались выпустить как

можно больше судов, в виду предстоящего узаконенного дня отдыха, когда все замирало.

30 декабря 1917 г. я решил пройти дальше в Ирландское море. При этом с нами чуть не случилась беда. Поблизости от маяка Блекхэд два дозорных тральщика преградили нам путь, и я колебался, не погрузиться ли. Но небо было в тучах, и можно было надеяться, что нас не заметят.

„U 19“ проскользнула между этими судами на расстоянии 500 метров. Но вдруг тучи рассеялись, и яркая луна осветила зеркальную поверхность моря. Послав ей проклятие, я приказал дать полный ход вперед обеими машинами.

В это мгновенье передо мной блеснул огонь и послышался выстрел, но „U 19“ продолжала мчаться вперед, несмотря на посылаемые ей вслед орудийные снаряды. Не делая попыток к погружению, которое могло оказаться роковым, я удирал от неприятеля самым полным ходом, зигзагами, напоминая в этот момент преследуемого охотником зайца.

Положение было не из приятных, но, к счастью, суда переменили курс и пошли в обратном направлении, а луна опять скрылась за тучами. Когда опасность миновала, я приказал исследовать лодку и проверить приборы погружения, так как мне показалось, что неприятель попал в нас гранатой. К счастью, я ошибся, в лодке все было в полном порядке, и мы благополучно прошли к Северному выходу Ирландского моря, надеясь встретить там суда связи.

2 января 1918 года была ясная погода и полнолуние. Мы стояли перед проливом „Бофордс-Дейк“

когда вдруг увидели густой дым идущего без огней парохода.

Так как было достаточно светло, я решил произвести свою первую ночную атаку по вооруженному торговому транспорту.

Пройдя некоторое расстояние одним курсом с противником и проследив его направление, я повернул прямо на него. При неясном лунном свете определить расстояние между ним и мною было не легко, но и приближаться к нему было опасно. Перед тем, как выпустить торпеду, я дал задний ход, чтобы взять пароход на прицел. В виду того, что он делал всего 10 узлов, я подпустил его еще на одну милю к себе и крикнул в рубку: „Пли!“

Прошло несколько секунд, и я увидел у кормы неприятельского парохода вспышку огня и тучу дыма. По лодке прокатилось восторженное „ура“, так как внутри ее взрыв торпеды был слышен гораздо сильнее.

Обычного водяного столба не было видно, однако пароход, повидимому, получил серьезные повреждения, так как он застопорил машины и стал садиться кормой. Когда его кормовая пушка начала скрываться под водой, я подошел ближе, чтобы узнать название судна. Встретив по пути лодку с его капитаном, я только что собирался взять его в плен, как неожиданно показавшийся вблизи другой пароход заставил меня погрузиться.

Наша жертва, с заливаемой волнами кормой и с приподнятым форштевнем еще виднелась над поверхностью; моя торпеда попала только в винт, так как, наводя прицел, я несколько ошибся.

Появившийся вблизи нас пароход оказался испанским и шел с рудой. В надежде получить награду за спасение, он подошел к погибавшему с тем, чтобы на рассвете взять его на буксир. Я выпустил по нему торпеду, но, к сожалению, промахнулся. Это меня так раздосадовало, что, несмотря на опасность, я решил всплыть и приготовить пушку.

Когда мы уже собирались открыть огонь, раздался крик вахтенного: „Миноносец с левого борта!"

Действительно, из-за туманного горизонта вынырнуло судно, шедшее прямо на нас. Я немедленно погрузился и продолжал свои наблюдения в перископ.

Миноносец раза два обошел вокруг тонувшего парохода, вероятно, чтобы остаться охранять его, но потом вдруг изменил почему-то свое намерение и ушел к северу, а испанец повернул на юг.

Мы остались одни и тихим ходом под водой подошли к нашей жертве, которая никак не могла затонуть, хотя по всем признакам коридор гребного вала был уже давно залит.

Мы шли со скоростью трех-четырех узлов рядом с медленно продвигающимся вперед, благодаря засвежевшему северному ветру, подбитым неприятелем. Его приподнятый бак заменял ему парус, а глубоко севшая корма служила рулем. Вид был у него довольно жалкий. Так прошли мы медленно остров Мэн. К югу от него мы встретили группу рыбачьих тралеров, позади которых шел маленький грузовик, типа быстроходных каботажных судов, с наклонной трубой. Он был вооружен и имел очень небольшую осадку.

Подойдя к нашей жертве и взяв ее на буксир, он потащил ее к берегу. Тогда я всплыл на поверхность и направил на него пушку. Увидя нас, он обрубил буксир и открыл огонь по нашей лодке, все время прибегая к дымовой завесе. Его снаряды малого калибра давали недолет и были для меня совершенно не опасны. Но волнение на море мешало мне принять бой. Поэтому моей задачей было оттеснить его как можно дальше от тонувшего парохода с тем, чтобы беспрепятственно потопить последний. Положение его за 8 часов нисколько не изменилось, и поэтому я решил расстрелять его.

Спустя 25 минут с юга показался истребитель, который, увидя меня, открыл огонь. В пылу сражения, я не заметил, что в нескольких милях от меня на западе появился второй истребитель, который также принялся меня обстреливать из своей 15-с/м пушки.

Все три неприятеля резко отличались друг от друга калибром своих орудий, что мне удалось отметить по высоте водяных столбов, поднимавшихся от их снарядов. Мое положение становилось критическим, но несмотря на это я все-таки решил пустить ко дну подорванный мною пароход. Зарядив свою пушку, я полным ходом подошел к нему и в упор начал обстреливать его 10,5-с/м гранатами, взяв прицел ниже его ватерлинии. Нас засыпало осколками разорвавшихся снарядов, после чего мы быстро погрузились.

Из всего этого можно заключить, что англичане очень дорожили своими судами и не жалели средств для их спасения. В данном случае им удалось бы

спасти погибающий пароход, если бы не вмешался я.

4 января 1918 года, когда мы находились у берегов Корнвалля, близ Тревозе-Хэд, я заметил два маленьких парусника под самым берегом. На одну из шхун я тотчас же направил пушку и в 3 ч. 40 мин. пополудни открыл по ней огонь. Через несколько минут нам ответили с необыкновенной меткостью несколькими ядрами (4,7-с/м), малого калибра.

Чтобы избежать могущей быть здесь подводной опасности, я курсировал зигзагами на расстоянии 6000 метров от неприятеля. У нас не было еще ни одного попадания, как вдруг у борта нашей лодки забило три фонтана и кругом засвистели осколки. Тогда мне стало ясно, что со шхуны стреляли уже не мелкими снарядами, а из орудий 10,2-с/м калибра.

Итак, я попал в ловушку, не разобрав сразу, что это были замаскированные военные посыльные суда.

На эти противозаконные способы борьбы, предпринимаемые англичанами, следовало отвечать самым беспощадным выступлением против всех, без исключения, судов, плавающих в их районах.

Убедившись, что мы имеем дело с крупными военными единицами, я поспешно бросился в люк и, запирая его, успел еще заметить новый снаряд, разорвавшийся за нашей кормой. Вздохнул я свободно только после того, как „U 19“ скрылась под водой. Еще раз мы благополучно избежали опасности, что было тем удивительнее, что на помощь шхуне подоспели дирижабль и миноносец. Однако, мне было очень досадно, что нам не удалось на этот раз причинить врагу никакого вреда.

11 января 1918 года мы стояли в средине канала Св. Георгия, когда наперерез нашему курсу появился шедший из Ливерпуля пароход среднего тоннажа. Мы хотели полным ходом подойти к нему ближе, но, как нарочно, не во-время начало светать.

Заметив нас, он стал тревожно свистеть и выпустил целый ряд сигнальных ракет, что было очень красиво, но совсем не устраивало нас. Нашу пушку из-за волнения невозможно было зарядить, и, к довершению всех бед, появился миноносец, из-за которого нам пришлось погрузиться.

На этот раз нам не повезло.

На обратном пути через Ирландское море и Северный канал мы имели возможность основательно изучить метеорологические особенности и течения этой смеси океана и внутреннего моря. Ветер то вдруг крепчал, то совсем утихал, ежеминутно меняя направление: вероятно, причиной этому были окружающие море горы со сквозными расщелинами.

В это подводное плавание по Северному каналу природа произвела на нас сильное впечатление.

Ландшафт в увеличенном размере напоминал Рейнскую долину, при чем все вершины гор были покрыты здесь снегом. В замках тоже не было недостатка.

17 января 1918 г. нам повстречался у входа в Северный канал большой отряд пароходов, конвоируемый не только миноносцами, но и старым бронированным крейсером. Мы не могли атаковать его из-за нашего неудобного положения, поэтому пришлось пропустить его мимо. Меня удивило, что англичане стали прикрывать свои отряды крейсе-

рами. Причина этого, очевидно, крылась в их стратегической слабости, явным признаком которой являлось построение их трансатлантических отрядов, водоизмещавших иной раз 200000 тонн; конечно, конвоировать такие отряды было очень не легко, особенно при нашем старании не упустить ни одной из слабых сторон неприятеля, в целях причинения ему возможно большего вреда. Выступление наших крейсеров „Бруммер“ и „Бремен“ было, очевидно, еще не совсем забыто англичанами.

Но, к сожалению, большинство германских боевых крейсеров бездействовало на Яде, между тем, нападение их на такие отряды могло бы дать блестящие результаты. Все наши боевые единицы были сосредоточены в Балтийском и Северном морях, в другие же районы мы изредка посылали только два наших маленьких крейсера „Меве“ и „Вольф“.

1 марта 1918 г. мне удалось произвести одну из самых блестящих атак. Я блокировал вблизи Рэтлина вход в Северный канал. Весенняя погода, благодаря гольфстрему, была ясная и тихая, с едва заметным ветерком. В тот день вход в канал охранялся медленно сновавшими взад и вперед тремя тральщиками. Высокие скалистые берега с их мызами и маяками представляли живописную картину. Около полудня появились один за другим несколько дирижаблей. Паря в воздухе, как птицы, они подлетали к скалам вплотную и с удивительной ловкостью, поднимаясь выше, перелетали через их вершины.

Нам теперь приходилось соблюдать большую осторожность при пользовании перископом. В 4 часа

появилась кильватерная колонна, состоявшая из 8 тральщиков, беспрестанно сигнализировавших друг другу; возможно, что это была группа, выслеживавшая нас с помощью подводных телефонов. Остальная часть горизонта была пустынна и угрюма. Когда в 5 час. я выдвинул перископ, то увидел идущий с северо-запада двухтрубный пассажирский быстроходный пароход, двигающийся зигзагами в сопровождении двух эскадренных миноносцев. Вначале я думал, что мне не удастся атаковать его, так как он находился от меня очень далеко, но все же я решил попытаться догнать его и дал полный ход машине, насколько мне позволяли аккумуляторы, проработавшие перед этим 10 часов под водой и израсходовавшие почти всю свою энергию.

Прежде всего мне необходимо было попасть на курс противника; оба наших торпедных аппарата были наготове. Я уже отчаивался догнать его, как вдруг заметил в перископ, что он, переменив курс, лег прямо на „U 19". Для стрельбы с носа нашей лодки он подошел уже слишком близко, и я еле успел отойти в сторону, не имея даже возможности выставить перископа, который легко могли заметить на зеркальной поверхности моря.

Дав полный ход вперед и выдвинув на мгновенье перископ, я взял пароход на прицел на расстоянии 180 метров, выпустил кормовую торпеду и отдал приказание погрузиться, в ожидании неприятельских водяных бомб.

В 5 ч. 50 мин. я решился взглянуть в перископ, и мне представилась незабываемая картина. Большой корабль спокойно и величественно стоял на том же

месте. Его положение ничуть не изменилось. Дым из его труб шел вниз. Палубы были полны торопливо двигающимися людьми.

Два рыболовных судна, проходившие в этот момент мимо, подошли к нему и стали по обе его стороны. Один из эскадренных миноносцев полным ходом приближался к нему, а другой стал давать тревожные свистки. Солнце заходило над ясным горизонтом и своими пурпуровыми лучами придавало особую красоту этой картине. Дул легкий вечерний ветерок. Подорванный гигант поднял два красных флага, один над другим, сообщая этим о нападении на него подводной лодки. На этот сигнал из Северного канала появились целые тучи дыма. К нему шли на помощь 11 тралеров, которые я только что встретил.

Зрелище это было до того своеобразно и интересно, что я позвал офицеров и часть экипажа к перископу. Затем, убрав его, я развернулся и велел приготовить носовые торпедные аппараты. Несмотря на малый запас электрической энергии, я решил еще раз атаковать подорванный пароход, чтобы помешать конвоирам взять его на буксир.

Мы находились в крайнем напряжении. Перископ был выдвинут нами только два раза.

В первый раз я увидел следующее: кроме 11 тральщиков, потерпевшего окружили еще пять вновь прибывших миноносцев. Откуда они пришли, я не заметил. Выдвинув вторично перископ, я был окончательно поражен: в двух милях от нас стоял большой отряд транспортов, с застопоренными машинами, охраняемый тремя истребителями подводных лодок

(так называемых „fox-gloves“). Вероятно, этот отряд был как раз близ Рэтлина, когда я шел мимо и видел дым. Подошедшие миноносцы, повидимому, были из этого же отряда.

Положение пассажирского парохода было таково: два рыболовных судна уже подали буксирные тросы. К его левому борту пристали два миноносца и тральщик, снимавшие людей и мешавшие мне выпустить по нему торпеду. Пришлось переставить прицел на 5—6 метров. Подходя малым ходом к нему, я ясно слышал шум турбин снующих взад и вперед миноносцев и гул машин рыболовных пароходов.

В 6 час. 39 мин. вечера я приготовился к выстрелу и отдал приказание: „Лево на борт!“ Повернув перископ на корму, я увидел, как на него шел полным ходом тральщик. Дав машине средний ход, я выпустил последовательно обе носовые торпеды по подорванному пароходу и скомандовал немедленное погружение. В этот момент раздались два оглушительных взрыва, от которых вся лодка задрожала.

Электричество потухло... компас не действовал... „U 19“ перестала слушаться руля... Через несколько секунд послышались снова два взрыва, видимо, от наших торпед, попавших в цель. Мы стали быстро погружаться на дно. Кругом продолжали рваться водяные бомбы. Мне с большим трудом удалось удержать лодку от падения и пройти под килем нашей жертвы на другую сторону.

Запас электрической энергии приходил к концу, хорошо, что наступала ночь и мы могли, наконец, всплыть на поверхность для зарядки аккумуляторов.

За нами тянулся широкий след нефти, который нам удалось устранить только на другой день. Наша жертва, видимо, затонула, с ней утонул, кажется, и миноносец, стоявший у ее борта. Подробности этого дня мы узнали только в Категате. Оказалось, что мы потопили английский вспомогательный крейсер „Калгариан“, переделанный из океанского пассажирского парохода, в 17500 тонн водоизмещения.

Всего в этот поход было потоплено 35000 тонн неприятельского тоннажа.

Среди жертв находился и один американский пароход, около 10000 тонн.

7 марта 1918 года, при подходе к германскому берегу, мы решили переждать темноту, лежа на дне, и подводной звуковой сингализацией попробовали вызвать лодку „U 94“. Через некоторое время раздались еще сигналы „U 62“, потом „U 102“, „U 91“ и т. д. Одним словом, на морском дне, в тесном ряду, лежали восемь лодок.

Этот интересный случай поразил нас своей необычайностью.

Преследование нас английским истребителем и охота на баранов на одном из Шетландских островов.

В апреле 1918 года, когда я возвратился обратно в знакомый мне район близ Северного канала, я обнаружил там три необыкновенного вида судна, вероятно, новейшей постройки, шедших южнее Оверсея. В то время, как „fox-gloves“, специальные истребители подлодок, не менее 2000 тонн водоизмещения, уже издали легко распознавались своими приподнятыми вверх форштевнями и высокими мостиками,—эти незнакомые мне суда шли с широко расставленными к мачтам трубами, что не давало возможности определить их направление.

На следующий день рано утром мы пропустили идущий в гавань и сопровождаемый двумя миноносцами пассажирский пароход. Если бы мы прошли на место нашей стоянки часом раньше, то он неминуемо попался бы нам. Под вечер снова появились на горизонте те же три парохода новейшего типа, принятые мной сначала за дредноуты, так как я увидел их в перископ по носу и они показались мне несоразмерно широкими. Только когда они изменили курс, я понял свою ошибку и разглядел, что

передо мной находились большие плоскодонные колесные пароходы, тащившие за собой сети.

Так как при них не было колесных кожухов, а борта их равномерно утолщались к середине, они и производили впечатление необычайно широких.

15 апреля Атлантический океан был гладок, как зеркало, благодаря чему можно было видеть на очень большом расстоянии. В 6 час. 10 мин. вечера мы всплыли довольно далеко от входа в Северный канал.

В течение 12 часов, проведенных нами под водой, мы не встретили ни одной неприятельской колонны, поэтому я рискнул всплыть, чтобы провентилировать нашу лодку, несмотря на то, что было еще довольно светло. В 7 час. 30 м. мы заметили вдали, на восток от нас, дымок, поднимавшийся, повидимому, над рыболовным тральщиком. Немного севернее нас всплыла другая немецкая подводная лодка, очевидно, также собиравшаяся обновить запас воздуха.

Через четверть часа мы, однако, убедились, что пароход, принятый нами за рыбачье судно, был не чем иным, как истребителем подлодок, ловко выкрашенным в желтый цвет. Его белые мачты едва выделялись на горизонте. Наша соседка немедленно погрузилась, и мы последовали ее примеру. Можно было надеяться, что нас еще не заметили. Сзади противника появились легкие облачка дыма над медленно двигавшимся отрядом. Значит, пароход шел в виде разведчика, приблизительно на пять миль впереди отряда.

На том месте, где раньше виднелась другая подлодка, он пошел зигзагами и, должно быть, сбросил несколько водяных бомб, так как в то время, как мы огибали неприятельский отряд с правой стороны, мы услышали несколько отдаленных взрывов.

Среди различных судов, шедших кильватерными колоннами, выделялись своей величиной два четырехмачтовых парохода, которые я решил атаковать. Но прежде, чем начать наступление, мне необходимо было пропустить конвоира, после чего я уже беспрепятственно мог пробраться в ряды врагов. Истребитель шел зигзагами, меняя так резко курсы, что перед нами мелькали то его левый, то правый борта, а временами он совсем останавливался, о чем мы безошибочно узнавали, благодаря нашему подводному телефону.

„U 19“ пробиралась вперед малым ходом и каждые 10 минут выдвигала перископ над зеркалом моря.

В 8 час. 25 мин. вечера я еще раз осторожно выдвинул его, чтобы оглядеться. По моему расчету конвоир должен был уже пройти. Однако, к нашему удивлению, он стоял с застопоренными машинами в 1000 метрах от нас, повернувшись к нам носом. Я приказал убрать перископ и погрузиться на 20 метров глубже.

В ту же минуту я почувствовал сильнейший толчок, от которого чуть не слетел в центральный пост. Водяная бомба взорвалась как раз у самой нашей башни. Все закачалось...

Я дал самый полный ход, чобы как можно скорей уйти на большую глубину. В этот момент снова

раздался взрыв. Электрические лампочки разлетелись вдребезги... Мы зажгли запасные фонари. Батареи аккумуляторов были на исходе...

В течение 20 минут все было тихо. Истребитель, очевидно, потерял нас, так как ни пены, ни следов нефти на этот раз над нами не было.

Я хотел возобновить атаку и потому поднялся несколько выше.

Вдруг снова раздался оглушительный взрыв, совсем близко от нас. Затем второй—немного дальше. Неприятель опять открыл нас. Под звуки разрывающихся бомб мы возобновили погружение. Вдруг страшный удар о дно прервал его. Все повалилось. Я немедленно застопорил машину и приказал оставаться на дне. Глубомер показывал 58 метров. Не удиферентированная лодка лежала неподвижно. Снова прогремел взрыв совсем близко от нас: очевидно, с истребителя заметили в кристально прозрачной воде водоворот, образовавшийся от быстрого погружения, и тотчас же послали нам вслед несколько водяных бомб.

Положение было более чем критическое. Оглушенные страшными взрывами и чувствуя себя беспомощными, жалкими моллюсками, мы притаились на дне Атлантического океана, в этом месте довольно мелководного. В нескольких милях оттуда глубина была в десять раз больше.

Водонепроницаемые затворы нашей старой лодки начали давать течь; особенно заметно это было в машинном отделении, где в течение долгих часов вода постепенно поднялась до флор; при этом мы не могли ее выкачивать, так как она была смешана

с темно-коричневыми осадками нефти, которые, поднявшись на поверхность, выдали бы нас неприятелю. Да и звук помпы мог быть им легко услышан.

Всего хуже было однако то, что энергия наших электрических батарей приходила к концу, и нам требовалось несколько часов времени для зарядки аккумуляторов. Между тем, это необходимо было сделать до утра, пока темнота могла скрыть нас от неприятеля.

Кроме того, нам нужно было успеть до рассвета уйти как можно дальше на запад. Океан был там так глубок, что уже нельзя было рассчитывать лежать на дне с застопоренными машинами. Между тем, переменить место нам было необходимо.

Наше положение было бы безнадежным, если бы преследование истребителя не прекратилось.

Во всяком случае, шум его винта уже затих и слышны были только легкие поскрипывания „U 19", которая, раскачиваясь приливом и отливом, тихонько ерзала по дну.

В половине второго ночи я поднялся на глубину перископа. Кругом все было спокойно, яркий лунный свет заливал поверхность моря.

Я приказал всплыть и открыть люк в рубке.

Вахтенные заняли свои надводные наблюдательные посты.

Вдруг резко зазвенел авральный колокол, призывая к немедленному погружению. По правому борту стоял истребитель.

Команда с головокружительной быстротой кинулась к приборам погружения, и лодка стала плавно опускаться в глубину.

Я со страхом ждал взрывов водяных бомб, но, к счастью, все было тихо, и мы, во-время застопорив машины, легко ударились о дно.

„U 19“ была на волосок от гибели. Я сел на складной стул в центральном посту и стал обдумывать наше положение.

Через час луна должна была зайти, и мы могли всплыть и попытаться бежать уже над водой, что, однако, было очень рискованно, так как нефтяные двигатели в тихую погоду слышны на далекое расстояние; но другого выхода у нас не было.

Сознавая всю опасность нашего положения, я в то же время, должен был казаться бодрым, чтобы поддержать настроение команды.

После всестороннего обсуждения всех шансов за и против всплытия, я зашел в свою каюту и, на случай сдачи лодки, захватил с собой все, что хотел спасти, т.-е. деньги и с таким трудом заработанные военные отличия.

Команде я приказал надеть резиновые спасательные куртки, которые, в сущности, полагалось носить всегда во время дальнего плавания.

В 2 часа 30 мин. ночи я поднялся в рубку и, проложив курс на запад, распорядился начать всплытие.

Электромоторы заработали. Жребий был брошен, и мы начали расходовать свою последнюю электрическую энергию.

Через 50 минут, поднявшись на глубину перископа, я решился выдвинуть его, так как ни взрывов водяных бомб, ни шума винтов не было слышно. Полный мрак опустился на море.

Убедившись, что мы остались незамеченными, я приказал всплыть, застопорить электромоторы, занять наблюдательные посты и открыть люк в рубке.

Мы с вахтенным выскочили по трапу наверх, как ракеты.

Непроницаемая черная мгла окутывала горизонт, и даже в бинокли ничего нельзя было разобрать.

Я велел пустить в ход нефтяные моторы, поочередно, сначала левый, потом правый.

Все это мы заранее обсудили с инженер-механиком.

Одна за другой задымили машины, потом точно хрипло закашляли, и мы пошли со скоростью 10 узлов. Под носом, фосфоресцируя, запенилась вода. Через два часа забрезжил опасный для нас утрений свет, и мы еще напряженнее стали следить в бинокли за горизонтом. Казалось, что везде было чисто.

Но опасность еще не миновала. Нам требовалось еще целых два часа на зарядку аккумуляторов, чтобы, в случае необходимости, быть в состоянии продержаться до темноты под водой, соблюдая при этом величайшую экономию в расходовании электрической энергии. На наше счастье, до самого утра на горизонте никто не появлялся. „U 19“ опять посчастливилось избежать гибели.

Но вдруг перед нами неожиданно встала новая опасность.

Истребитель, преследовавший нас накануне, очевидно, уже давно заметил нашу лодку с наблюдательного поста на мачте, в то время, как сам оста-

вался почти невидимым на фоне берегов, благодаря своей своеобразной окраске. Однако, нам все-таки удалось обнаружить его, и мы тотчас же погрузились, а он стал крейсировать над нами, стараясь, посредством подводных телефонов, определить наше местонахождение; для этой цели он, время от времени, останавливался. Благодаря кристальной прозрачности воды и невозмутимости моря, он, вероятно, заметил со своего поста изредка выдвигаемый нами перископ и, возможно, даже слышал шум машины при подъеме его.

Взглянув в последний раз в перископ, я увидел его на траверзе, стоящим приблизительно в 1000 метрах от нас с застопоренными машинами. Как только до него донесся шум от выдвигаемого нами перископа, он бросил в нас водяную бомбу, посредством вновь изобретенного англичанами бомбомета.

Продолжая следить за нами с помощью телефона, он послал нам вслед еще несколько бомб.

Если бы ночью противник не прекратил на время своего преследования, нам бы ничего иного не оставалось, как всплыть, открыть кингстоны, выброситься самим за борт и предоставить „U 19" одной, в последний раз, погрузиться на дно.

Через два дня, когда наши нервы еще не вполне успокоились, нам дважды пришлось пережить несколько страшных минут во время ночных погружений. В первый раз это было в ночь с 16-го на 17-е апреля, когда у нас заклинило в рулевой машинке и рули глубины перестали правильно работать. Поэтому мне пришлось целых 45 минут потратить на выравнивание лодки, диферентируя ее

носовыми и кормовыми систернами, пока мы, наконец, не погрузились на глубину перископа.

18 апреля в 1 ч. 15 мин. ночи раздался сигнал тревоги, что на „U 19" случалось очень редко. Я, как угорелый, бросился в рубку, натыкаясь на людей, устремившихся к центральному посту. Там на флорах неподвижно лежал на спине матрос, а вахтенный унтер-офицер в этот момент закрывал крышку выходного люка и кричал во все горло: „Миноносец за кормой! Погружайте лодку!".

Между тем, „U 19" не трогалась с места и еще целых 8 минут продержалась на поверхности, точно приклеенная. Наконец, она камнем пошла ко дну. Заметив это, я срочно приказал продуть баластные систерны, что задержало падение. К счастью, миноносец в темноте не заметил нас.

Вот как все это произошло: мы стояли с застопоренными машинами. В башне находились вахтенный офицер, наблюдавший за левым бортом, и унтер-офицер, несущий ту же вахту по правому борту; на корме стоял матрос. Это был новичок, бывший каменщик, совершавший свое первое дальнее плавание.

Вдруг он заметил в лунном свете идущий за кормой неприятельский миноносец. Остолбенев от страха, он сначала не мог двинуться с места. Затем, бросившись в рубку, он, как обезьяна, полез по выдвинутому перископу, очевидно, рассчитывая там спастись; при этом он задел унтер-офицера. Видя его отчаянное лицо, последний обернулся к корме и, заметив миноносец, крикнул: „Погружайте лодку!" Затем, схватив матроса за край бушлата, он с такой

силой сдернул его вниз в центральный пост, что тот со всего размаху грохнулся на спину и потерял сознание. Его тело, распростертое на флорах, мешало всем работать. Очнулся он только спустя несколько минут.

Вследствие больших потерь в подводном флоте во время войны приходилось, при возвращении с фронта, заменять выбывшую из строя часть команды людьми, совершенно не подходящими к морской службе. Эти новички, по своей неопытности, зачастую ставили наши лучшие суда в опаснейшие положения.

Чрез несколько дней нам пришлось возвратиться в Германию, прервав свое плавание из-за поломки некоторых частей в машине, требовавших немедленного ремонта. Я взял курс с таким расчетом, чтобы пройти в тех местах, где надеялся встретить наибольшее количество рыбачьих тральщиков. Первой нашей жертвой пал бельгиец, около пустынного острова Св. Кильда, где он очутился, очевидно, не найдя себе никакого дела у берегов Бельгии.

22 апреля мы прошли мимо круто поднимающегося над океаном и довольно уединенного маленького островка „Северная Рона“. Я решил пристать к нему, чтобы использовать его вершины, как наблюдательный пост, откуда я мог гораздо лучше разглядеть все дымки на горизонте и проходящие мимо суда. Погода стояла летняя, ясная и тихая. Но морская карта фарватера этого острова была очень не точна, кроме того, мне приходилось считаться с возможностью встретить около него английские подлодки. К тому же, тут могли находиться непри-

тельский пункт и радиостанция. Но зато меня очень соблазняла перспектива пополнить наши хозяйственные запасы хотя бы яйцами морских птиц, что несколько улучшило бы наше скудное питание.



„U 19“ в открытом океане заделывает течь в борту.

Имея диферент на нос, мы приближались к „Северной Роне“ с крайней осторожностью.

К югу поднимались уступами плоские скалы, на которых доверчиво гнездились сотни морских птиц совершенно неизвестных мне пород; впрочем, попадались среди них и темно-коричневые, виденные мною только в Бразилии. Вся эта картина произ-

водила впечатление громадного парка с идиллическими уголками, в роде тех, что встречаются в зоологическом саду Берлина.

Местность казалась необитаемой, кое-где виднелись только развалины строений, а на вершинах двигались какие-то белые точки; рассмотрев их в бинокль, мы решили, что это стада баранов и что охота на них будет для нас очень целесообразна. Самое трудное было, однако, найти место для швартовки, так как скалистые берега острова достигали 10—20 метров высоты и спускались отвесно прямо в море.

Поставив лодку в тени высокой скалы, я стал отыскивать глазами отлогое место на берегу, где можно было бы пристать на шлюпке, а оттуда подняться на горы. Мой взгляд остановился на довольно низком плоскогории.

Для охоты были выбраны вахтенный начальник и трое матросов, в числе которых был повар. Им были розданы ружья. Сам я, к крайнему сожалению, должен был отказаться от этого удовольствия, потому что не мог бросить лодку. Мы сговорились, в случае появления неприятеля, дать сигнал пушечным выстрелом.

Охотники, сияя от радости, влезли в шлюпку и сели на весла. Они пристали к намеченному мною плоскогорию и высадившись втянули на берег шлюпку. В этом месте им действительно удалось взобраться наверх, и мы скоро потеряли их из виду.

Через некоторое время они снова показались в горах; поднимаясь выше, они поминутно оглядывались, не подстерегает ли их где-нибудь враг.

Но на острове не было никаких следов человека, и они благополучно достигли вершины. Оглядевшись кругом и убедившись, что горизонт чист, они знаками сообщили мне об этом, а я в ответ знаками же заказал им четырех баранов.

После тщетных поисков гнезд и яиц, они устроили облаву на баранов, которые, почуя беду, пустились от них вскачь. Однако открытый по ним огонь и треск ружей, заставил их в страхе остановиться. Этот момент был тотчас же использован нашими ребятами, и, стоявшие, как вкопанные, звери пали жертвой своего испуга.

Счастливые охотники потащили свою добычу в лодку, но вся она там не поместилась и несколько штук были взяты шлюпкой на буксир.

Мы с интересом наблюдали, как за лодкой плыли многочисленные тюлени и моржи, в надежде поживиться мясом. Наши выстрелы из револьвера не особенно пугали их и они преспокойно продолжали высовывать из воды свои гладкие головы с хитрыми глазками.

Когда шлюпка подошла к нашему борту, мы втащили к себе туши и тут же сфотографировали их вместе с охотниками. Содрав с баранов шкуру, команда стала вынимать внутренности, отчего распространилось такое зловоние, что я поспешил удрать на палубу.

Когда я вернулся, около рубки висели четыре освежеванных туши, которые своим тощим видом напоминали скорее собак, чем баранов. Толстыми и крупными они казались только благодаря своей курчавой шерсти, кишевшей паразитами.

Пополнив наши запасы, мы двинулись дальше. Я взял курс на Мукле Флугга, где надеялся встретить рыболовные суда.

И действительно, незадолго до рассвета, мы увидели перед собой, вблизи Шетландских островов, слабый свет двух фонарей.

Сначала я собирался произвести ночную атаку, но в последнюю минуту передумал, так как заметил вдали судно, шедшее без огней: взрывы наших торпед могли бы привлечь его внимание, что для меня было совсем нежелательно. Держась по близости от рыбачьего тралера, я рано утром 23 апреля погрузился и под водой продолжал итти за ним следом. Он был, повидимому, не вооружен и медленно подвигался вперед, таща за кормой сети. Его товарищ остался в стороне и скоро совсем исчез в тумане.

Имея наготове замаскированные пушки, я выдвинул перископ и взял тральщика на прицел, после чего быстро всплыл, на расстоянии выстрела, и потопил его одним залпом. Его экипаж успел спастись в шлюпках.

Этот пароход „Тайн-Уэв“ был единственным из 44 потопленных мною, который исчез в волнах в горизонтальном положении без всякого крена.

Пропавший в тумане тральщик трудно было рассмотреть, но, во всяком случае, я был спокоен, так как он не предпринимал против меня никаких враждебных действий.

Продолжая путь, мы через некоторое время снова заметили на горизонте пароход, похожий на дозорное судно.

Он был немного больше размером и имел яхтенные обводы

Когда мы подошли к нему под водой, то убедились, что это была паровая яхта, переделанная



„Около рубки висели четыре освежеванных туши, которые своим тощим видом напоминали скорее собак, чем баранов".

англичанами в сторожевое судно. На палубе виднелись лебедки, а бортовые иллюминаторы были закрыты железными глухарями.

„Перегрина" также сделалась жертвой нашего 10,5-с/м снаряда, пущенного в нее почти в упор, и

попавшего ей прямо в котел. Она буквально разлетелась в куски, оглушив нас своим страшным взрывом.

Тем временем туман рассеялся, и мы увидели вокруг себя около дюжины тральщиков, которые, услышав взрыв на очень далеком расстоянии, стали собираться группами, и правильными кильватерными колоннами направились к восточной части Шетландских островов.

Мне было жаль упустить их, но сражаться против их многочисленных пушек я не рискнул, так как мне предстояла в этих краях еще борьба с неприятельскими подводными лодками.

Взяв курс на Норвегию, я 24 апреля вечером подходил к северной части Утсира, когда вахтенный начальник вызвал меня в рубку и доложил, что на западе как будто виднеется неприятельский отряд.

Эта весть обрадовала меня, тем более, что видимость была очень хорошая и волны совсем не было.

Когда я поднялся наверх, вахтенный офицер уже повернул лодку на показавшийся дым, который быстро к нам приближался, из чего я заключил, что это шли военные суда.

Чтобы скорее с ними сблизиться, я пошел на пересечку их курса, дав машинам полный ход.

В надежде на удачу я старался не терять кораблей из виду и дал радио о приближавшемся отряде Северной германской эскадре, по слухам, бывшей в то время недалеко от нас.

Как потом выяснилось, суда, принятые мною за английские, оказались как раз этой эскадрой, которая, получив мое радио, стала готовиться к бою.

Мы брящали оружием вслед мнимому неприятелю вплоть до утра, пока он не скрылся из виду.

Что это были германские суда мне в голову не приходило, так как их контуры настолько скрадывались в лучах восходящего солнца, что я принял их за старые английские четырех-мачтовые крейсера.

Жаль, что во время этого похода нашей эскадры немецкие миноносцы не обследовали восточный берег Шетландского архипелага, тогда они несомненно потопили бы встреченные мною рыбачьи тралеры.

Но английскому флоту было, вероятно, суждено, что в момент обстрела им мола Зебрюгге, германский военный отряд находился далеко оттуда: на сторожевых позициях вблизи норвежского порта Берген. Однако обнаружить там неприятеля ему не удалось, так как, видимо, английское адмиралтейство, благодаря ли своей образцово поставленной службе связи, или чему-либо иному, было осведомлено о выходе в море немецких сил и сообщило немедленно об этом, по радио, всем своим судам, благодаря чему они успели скрыться в ближайших гаванях.

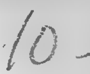
Этот выход в Северное море германской эскадры был последним ее крупным походом.

Мое плавание на „U 19“ было также последним. В дальнейших выступлениях моей старой испытанной лодки я уже не принимал участия, так как получил иное назначение.



ОГЛАВЛЕНИЕ.

Цена 1 р. 50 к.





ИЗДАТЕЛЬСТВО
БРОКГАУЗ-ЕФРОН
Ленинград, XI. Внутри Гостиного двора, 124. Телефон 553-92

